

نافذة الملاحة

العدد الواحد والخمسون

رئيس مجلس الإدارة/ محمد مصيلحي www.acs.org.eg الأمين العام/ وليد بدر

تعرف على البدائل المحتملة للنفط
في تشغيل سفن الشحن البحري

غرفة ملاحه الإسكندرية

تعقد جمعيتها العمومية
خلال سبتمبر

تعليمات جديدة من الجمارك
بشأن السيارات المفرج عنها بنظام
الترتيكيت

ميناء الإسكندرية

تطبيق قرار رفع السيارات المخالفة
بواقع 50 جنيها للسيارة

غرفة ملاحه الإسكندرية تضع متوسط
أسعار النوالين في الموانئ المصرية خلال ثلاثة أشهر

ارتفاع حجم صادرات هيئة ميناء الإسكندرية
بنسبة 44% خلال أغسطس 2024

شركة MSC تعلن عن شحن أول
شحنة قطع غيار سيارات من ماليزيا إلى مصر

محطة «تحيا مصر»

بميناء دمياط تستقبل 10 أوناش ساحة عملاقة

خبراء: تعديلات قانون التجارة البحرية تفتح
شوية الشركات لزيادة السفن الراقعة للعلم المصري



سبتمبر
2024



قطاع النقل البحري ينظم اليوم البحري العالمي بحضور قيادات النقل وغرفة ملاحه الاسكندرية

الدولة لتحويل مصر إلى مركز إقليمي للنقل واللوجستيات وتجارة الترانزيت، من خلال تنفيذ مشروعات بنية تحتية متكاملة تشمل إنشاء موانئ جافة ومناطق لوجستية جديدة، وأيضاً المداور الاستراتيجية لتطوير الموانئ البحرية بما في ذلك إنشاء أرصفة جديدة وتعميق الممرات الملاحية، مما يعزز من قدرة الموانئ المصرية على استيعاب حركة التجارة العالمية.

تم خلال الحفل عرض كلمة الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية بهذه المناسبة وفيلم قصير عن الإجراءات المتبعة بالموانئ المصرية من أجل تعزيز إجراءات السلامة وحماية البيئة، هذا وقد ألقى السيد اللواء بحري طارق عبد الله رئيس قطاع النقل البحري واللوجستيات كلمة خلال الاحتفال أكد فيها على التزام مصر بتحقيق أعلى معايير السلامة البحرية، مشيراً إلى الدور المحوري الذي تلعبه التكنولوجيا الحديثة في تحسين مستوى الأمان وتقليل الحوادث. كما أشار إلى إنجازات القطاع البحري المصري خلال هذا العام، حيث حققت الموانئ البحرية المصرية نمواً ملحوظاً في حركة السفن والبضائع، كما أكد سيادته على أهمية التعاون الإقليمي والدولي في تعزيز كفاءة الموانئ وتسهيل التجارة العالمية.

هذا وقد قام كل من السيد الفريق أسامة ربيع رئيس هيئة قناة السويس بإلقاء كلمة أكد فيها على إنه لا بديل مستدام لقناة السويس على المدى المتوسط أو البعيد، فإن قناة السويس ستظل الخيار الأول لكبرى الخطوط الملاحية وعودتهم حتمية فور استقرار الأوضاع في المنطقة، واستعرض الأستاذ الدكتور إسماعيل عبد الغفار رئيس الأكاديمية خلال كلمته أن الأكاديمية تسعى دائماً لتكون مركزاً رائداً للتميز في مجال التعليم والتدريب البحري، من خلال توفير برامج أكاديمية وتدريبية عالية الجودة، كما السيد الفريق أحمد خالد محافظ الإسكندرية في كلمته على التطورات التي تشهدها محافظة الإسكندرية من بنية تحتية وفوقية من شأنها رفع كفاءة الخدمات بالمحافظة.

كما تم خلال الحفل توزيع الجوائز على الهيئات والشخصيات الفائزة هذا العام، حيث حصلت الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية على جائزة التميز في تحقيق أعلى نسبة تفتيش على سلامة السفن الأجنبية بحوض البحر المتوسط، وقد تسلم الجائزة السيد اللواء بحري حسين الجزيري رئيس الهيئة، كما حصلت الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر على جائزة التميز في تنفيذ مشروعات الخطة الاستثمارية وقد تسلم الجائزة السيد اللواء مهندس محمد عبدالرحيم حميد رئيس الهيئة.

كما حصلت الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس على جائزة نظير حصول ميناء شرق بورسعيد على مركز متقدم عالمياً وفقاً لمؤشر أداء الموانئ بتقرير البنك الدولي وتسلم الجائزة السيد اللواء بحري/ محمد أحمد نائب رئيس الهيئة، وأيضاً حصلت الهيئة العامة لميناء الإسكندرية على جائزة التميز في تطبيق معايير السلامة الخاصة بتداول الحاويات والبضائع الخطرة وقد تسلم الجائزة السيد اللواء بحري/ أحمد حواش رئيس الهيئة.



احتفل قطاع النقل البحري واللوجستيات يوم السبت ٥ أكتوبر، بفندق فلسطين بالإسكندرية، باليوم البحري العالمي تحت شعار "الملاحه في بحر المستقبل.. السلامة أولاً"، تحت رعاية السيد الفريق كامل الوزير نائب رئيس مجلس الوزراء للتنمية الصناعية ووزير الصناعة والنقل و بحضور لفيف من الشخصيات البارزة على رأسهم الأستاذ محمد مصيلحي رئيس الاتحاد العربي لغرف الملاحه البحرية، والفريق أسامة ربيع رئيس هيئة قناة السويس والسيد الفريق أحمد خالد سعيد محافظ الإسكندرية والسيد اللواء بحري نهاد شاهين نائب وزير النقل لشئون النقل البحري، الأستاذ الدكتور اسماعيل عبد الغفار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، والسيد الأستاذ أحمد الوكيل رئيس الغرفة التجارية المصرية وعدد من سفراء وقناصل الدول العربية والأجنبية.

وفي كلمته أكد السيد الفريق كامل الوزير على أهمية تعزيز إجراءات السلامة والحفاظ على البيئة البحرية في ظل التحولات التكنولوجية السريعة التي يشهدها قطاع النقل البحري، وأشار إلى جهود



سنوات، حيث تم تكريم كل من السيد الأستاذ/محمد قباري، الأستاذ/أبومندور يحيى، الأستاذ/إسلام الشهالي بالهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية، والأستاذة/ نيبال مدحت بقطاع النقل البحري وللوجستيات.

ومن ناحية أخرى تم تكريم الموظفين المثاليين بهيئات الموانئ وقطاع النقل البحري واللوجستيات، حيث فاز الأستاذ/ بيتر إسكندر بالهيئة العامة لميناء الإسكندرية، المهندس/ ريهام الرفاعي بهيئة ميناء دمياط، الأستاذ / جمال مصطفى بالهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر، الأستاذة/ روهندا عبد المنعم بالهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس، وأخيرا الأستاذ/ هشام الشناوي بقطاع النقل البحري واللوجستيات.

هذا وقد شهدت الاحتفالية تكريم كل من السيد الفريق/ أسامة ربيع رئيس هيئة قناة السويس، السيد الفريق/أحمد خالد محافظ الإسكندرية، الأستاذ الدكتور/ إسماعيل عبد الغفار رئيس الأكاديمية، السيد الأستاذ/أحمد الوكيل رئيس الغرفة التجارية المصرية، السيد الأستاذ/ محمد مصيلحي رئيس الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية.

هذا وقد تم اختيار السيد اللواء بحري/ رضا أحمد إسماعيل مستشار وزير النقل ورئيس قطاع النقل البحري السابق كشخصية العام نظير مجهوداته الملموسة وإنجازاته البارزة خلال فترة رئاسته للقطاع.

كما حصلت هيئة ميناء دمياط على جائزة سبق في تفعيل نافذة الميناء الواحد (PSW) وربطها بمنظومة النافذة البحرية الواحدة (MSW) وتسلم الجائزة السيد اللواء بحري طارق عدلي رئيس الهيئة.

وفاز ميناء أبو قير بجائزة الأسبقية في استخدام أحدث التقنيات في تشغيل عمليات الميناء وتسلم الجائزة السيد العميد بحري وسام عزب مدير الميناء، بالإضافة إلى فوز شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع بجائزة دخولها قائمة أفضل ١٠ ميناء حاويات على مستوى العالم لعام ٢٠٢٤ وتسلم الجائزة السيد اللواء بحري دكتور رفيق جلال، كما تم تكريم السيد المستشار القانوني لقطاع النقل البحري واللوجستيات محمد رياض عن مجمل أعماله ودوره المحوري في قيادة فريق عمل مشروع قانون السلامة البحري الموحد.

وفي نفس السياق تم تكريم الشخصيات المتميزة على مستوى الهيئات، حيث فاز السيد الربان حسام الدين عرفات مدير عام متابعة مشروعات الموانئ بقطاع النقل البحري بجائزة نظير الجهود المتميزة لإدارة منظومة النافذة الواحدة لسياحة اليخوت الأجنبية، والسيد المقدم بحري أحمد عصام عبد المنعم بميناء أبو قير بجائزة لتميزه وإخلاقه في مجال عمله، كما فاز السيد الأستاذ/أحمد عبدالدايم مدير عام مركز المعلومات والتحول الرقمي بقطاع النقل البحري بجائزة نظير الجهود المتميزة لإدارة منظومة النافذة البحرية الواحدة (MSW) بالقطاع، وفاز السيد الربان /علي عاصم رئيس الإدارة المركزية لميناء شرق بورسعيد بجائزة نظير الجهود المتميزة لوضع ميناء شرق بورسعيد على الخريطة العالمية.

كما شهدت الاحتفالية تكريم خاص لفريق عمل التشريعات البحرية نظير الجهود المتميزة لإنجاز مشروع قانون السلامة البحري الموحد على مدار ثلاث

لخدمة الخطوط الملاحية التي تدخل لأول مرة بالسوق المصري

مجموعة فينمار تؤسس شركة توكيلات ملاحية مع مجموعة

شرف الاماراتية



انتهت مجموعة فينمار للملاحه، من تأسيس شركة توكيلات ملاحية مع مجموعة شرف الإماراتية، والتي تعد أحد أهم شركات الشحن والتوكيلات الملاحية في الشرق الأوسط.

صرح بذلك محمد مصيلحي رئيس مجموعة فينمار للملاحه، رئيس غرفة ملاحه الإسكندرية، مؤكداً على أنه تم تأسيس شركة جديدة مقرها الإسكندرية، تحت مسمى سيجلوري مصر (SeaGlory Ship- ping Agency Egypt)، والتي من المقرر أن تقوم بخدمة الخطوط الملاحية العالمية الجديدة في نشاط الحاويات، والتي تدخل للسوق المصري لأول مرة.

وأشار أن التعاون بين مجموعة فينمار ومجموعة شرف للملاحه سيعمل على تعزيز مكانة مصر كمركز بحري إقليمي من خلال

تقديم خدمات وكالة شحن حاويات مدعومة بعقود من الخبرة في صناعة النقل البحري.

وتابع مصيلحي، أنه تربط الشركتين علاقات طيبة منذ فترة طويلة، كما أن شركة شرف للشحن تعد من أهم شركات الشحن بالشرق الأوسط، وتقوم بخدمة العديد من الخطوط الملاحية العالمية، ومنها خط يانج مينج وذلك منذ التسعينات وهو نفس الخط الذي تقوم مجموعة فينمار بخدمته بمصر منذ نفس المدة.

غرفة ملاحه الإسكندرية تعقد جمعيتها العمومية خلال سبتمبر



عقدت غرفة ملاحه الاسكندرية برئاسة الاستاذ محمد مصيلحي اجتماع الجمعية العمومية العادية الأولى للعام المالي ٢٠٢٤ / ٢٠٢٥ يوم الثلاثاء الموافق ٢٤ سبتمبر ٢٠٢٤ بمقر الغرفة، بحضور السادة اعضاء الجمعية العمومية. وطلب الأستاذ وليد بدر الأمين العام الموافقة علي بدء الإجتماع ووافق السادة الحضور من أعضاء الجمعية العمومية بالإجماع، وقام سيادته بعرض جدول الأعمال الآتي:



وقد تم إعتقاد القوائم المالية عن السنة المنتهية في ٢٠٢٤/٦/٣ وكذا تقرير مراقب الحسابات.

ثم تفضل الأستاذ وليد بدر بعرض ملخص التقرير السنوي لمجلس إدارة الغرفة و كذا تم توجيه الشكر للسادة رؤساء و مقرري و أعضاء اللجان لمجهوداتهم و تقديره لجهودهم و ارائهم الفعالة.



كما تفضل بعرض وفتح باب المناقشات عن القوائم المالية المنتهية في ٢٠٢٤/٦/٣. وحيث لم ترد للغرفة أي ملاحظات من السادة الأعضاء في هذا الخصوص، علي جانب آخر تم عرض تقرير مراقب الحسابات من قبل الأستاذ/هشام عباس من مكتب مصطفى شوقي للمحاسبات عن العام المالي ٢٠٢٤ / ٢٣/٢٠ الذي أفاد بأنه:



A STABLE PARTNER FOR YOUR BUSINESS



Hotline: 19673

msc.com

وقد تمت مراجعة القوائم المالية لغرفة ملاحه الإسكندرية والمتمثلة في الميزانية في ٢٠٢٤/٦/٣ وكذلك قائمة الإيرادات والمصروفات عن السنة المنتهية.

وأن تلك المراجعة تمت وفق معايير المراجعة المصرية و أنها لا تحتوي علي أخطاء مؤثرة و أنه تم إختبار و فحص لكافة المستندات المالية و أن القوائم المالية تعبر بوضوح عن المركز المالي للغرفة في ٢٠٢٤/٦/٣ و عن نشاط الغرفة و ذلك وفقا للقوانين و اللوائح المصرية.

وتم إعتقاد القوائم المالية للغرفة بعد الموافقة بالإجماع للسادة الحضور، ثم أعلن الأستاذ وليد بدر الأمين العام أنه بذلك قد إنتهي جدول أعمال الجمعية متوجها بالشكر للسادة الحضور من أعضاء الجمعية العمومية علي الثقة الغالبة في مجلس إدارة الغرفة و تمنى لهم مزيد من التوفيق و السداد.

وتم الإجتماع بحضور أعضاء مجلس إدارة الغرفة :الأستاذ وليد بدر الأمين العام ، المهندس خالد بيومي، واللواء بحري أ.ح هشام صفوت، اللواء بحري ا.ح / محمد فاروق عبد الرحمن السماحي و الدكتور/ عادل الدسوقي، السيدة/ رندا عبد الله أعضاء مجلس الادارة الأستاذ/ هشام الديب المستشار القانوني والأستاذ/ هشام عباس المحاسب القانوني للغرفة، وقام الأستاذ/ وليد بدر الأمين العام نيابة عن الأستاذ/ محمد مصيلحي رئيس مجلس الإدارة بإعلام السادة الحضور بعدد الأعضاء الحضور هو ٢٥ عضواً وفقاً لكشف الحضور ممن لهم حق الحضور وعددهم ٥٨ عضواً بنسبة (٢٤٪) وهو ما يمثل أكثر من ٢٠٪ .

تشمل أشهر أكتوبر ونوفمبر وديسمبر

تعرف على متوسط أسعار النوالين في الموانئ المصرية خلال ثلاثة أشهر

وحسب ما رصدته غرفة ملاحه الإسكندرية، فقد وصل متوسط سعر النولون البحري بالنسبة للحاويات الواردة من جنوب وشرق آسيا والتي تضم (سنغافورة- إندونيسيا- ماليزيا- الفلبين- فيتنام- كمبوديا- تايلاند- ميانمار لتصل إلى ٤٥٠٠ دولار للحاوية ٢٠ قدمًا، و ٥٦٠٠ دولار للحاوية ٤٠ قدمًا، و ٤٩٠٠ دولار للحاوية ٢٠ قدم ثلاجة، و ٦٠٠٠ دولار للحاوية ٤٠ قدم ثلاجة، وإلى موانئ دمياط وبورسعيد ٤٢٠٠ دولار للحاوية ٢٠ قدم، و ٥٦٠٠ دولار للحاوية ٤٠ قدم، و ٤٩٠٠ دولار للحاوية ٢٠ قدم ثلاجة، و ٦٠٠٠ دولار للحاوية ٤٠ قدم ثلاجة.

وإلى ميناء السخنة من تلك الدول تصل أسعار النوالين إلى ٤٢٠٠ دولار للحاوية ٢٠ قدمًا، و ٥٦٠٠ دولار للحاوية ٤٠ قدمًا، و ٤٩٠٠ دولار للحاوية ٢٠ قدم ثلاجة، و ٥٨٠٠ دولار للحاوية ٤٠ قدم ثلاجة.

أما بالنسبة للحاويات الواردة من جنوب شرق آسيا وتشمل دول الصين واليابان وكوريا إلى ميناء الإسكندرية، لتصل إلى ٤٠٠٠ دولار للحاوية ٢٠ قدم، و ٥٢٠٠ دولار للحاوية ٤٠ قدمًا، و ٤٨٠٠ دولار للحاوية ٢٠ قدم ثلاجة، و ٥٨٠٠ دولار للحاوية ٤٠ قدم ثلاجة، أما لميناء دمياط وبورسعيد فتصل إلى ٤٠٠٠ دولار للحاوية ٢٠ قدمًا، و ٥٢٠٠ دولار للحاوية ٤٠ قدمًا، والحاوية الثلثة يصل سعر نقلها إلى ٤٨٠٠ دولار للحاوية ٢٠ قدم، و ٥٨٠٠ دولار للحاوية ٤٠ قدم، أما لميناء السخنة فتصل إلى ٤٠٠٠ ألف دولار للحاوية ٢٠ قدمًا، و ٥٢٠٠ دولار للحاوية ٤٠ قدمًا، وللحاويات الثلثة ٤٨٠٠ دولار للحاوية ٢٠ قدم و ٥٨٠٠ دولار للحاوية ٤٠ قدمًا.

أما بالنسبة للحاويات الواردة من دول الخليج العربي، خاصة من ميناء جبل علي الإماراتي والدمام السعودي، والدمام، والكويت والبحرين، فوصل سعر نقل الحاوية إلى ميناء الإسكندرية إلى ١٦٠٠ دولار للحاوية ٢٠ قدمًا، و ٢٠٠٠ دولار للحاوية ٤٠ قدمًا.

وبالنسبة للحاويات الثلثة فتصل إلى ٣٨٠٠ دولار للحاوية ٢٠ قدمًا، و ٥٤٠٠ دولار للحاوية ٤٠ قدمًا، وإلى ميناء دمياط وبورسعيد فيصل إلى ١٦٠٠ دولار للحاوية ٢٠ قدمًا، و ٢٠٠٠ دولارًا للحاوية، و ٣٠٠٠ دولار للحاوية ٤٠ قدمًا ثلاجة و ٤٠٠٠ دولار للحاوية ٢٠ قدم ثلاجة، وإلى ميناء السخنة فتصل إلى ١٦٠٠ دولار للحاوية ٢٠ قدمًا، و ٢٠٠٠ دولار للحاوية ٤٠ قدمًا، و ٤٠٠٠ دولار للحاوية الثلثة ٢٠ قدمًا، و ٦٠٠٠ دولار للحاوية الثلثة ٤٠ قدمًا.

وبالنسبة لموانئ البحر الأحمر والتي تضم موانئ السعودية واليمن والسودان، فيصل متوسط سعر نقل الحاوية إلى ميناء الإسكندرية ٨٠٠ دولار للحاوية ٢٠ قدمًا، و ١٣٠٠ دولار للحاوية ٤٠ قدم، وبالنسبة للحاويات الثلثة فتصل إلى ٣٠٠٠



عقدت غرفة ملاحه الإسكندرية، خلال شهر سبتمبر، اجتماعًا مع أعضاء اللجنة المشكّلة بموجب قرار رئيس مصلحة الضرائب المصرية رقم ٣٧٣ لسنة ٢٠٢٠، بهدف مراجعة مقترح غرفة ملاحه الإسكندرية بشأن متوسط أسعار النولون البحري، خاصة عن الحاويات من مختلف دول العالم الواردة إلى الموانئ المصرية، وذلك خلال أشهر أكتوبر ونوفمبر وديسمبر.

وفي هذا الصدد كانت مصلحة الجمارك قد أشارت إلى أن تلك الأسعار تأتي ضمن البندين الثاني والثالث من بنود بروتوكول التعاون المبرم بين مصلحة الجمارك ومصلحة الضرائب وغرفة ملاحه الإسكندرية، لتنفيذ أحكام قانون الضريبة على القيمة المضافة وتحديد آلية تطبيق ضريبة القيمة المضافة على خدمة النولون البحري المؤدّاة على السلع المُعفاة والآلات والمعدات و سلج الجدول.

يأتي ذلك ضمن البروتوكول الذي وقّعه غرفة ملاحه الإسكندرية مع مصلحتي الضرائب المصرية والجمارك، لتحديد آلية تطبيق ضريبة القيمة المضافة على خدمة النولون البحري.

أما بالنسبة للحاويات الواردة من استراليا ونيوزلاندا فتصل إلى ٣... و ٣٣٦٥ دولار للحاويات الواردة (٢٠ و ٤٠ قدما) على التوالي لميناء الإسكندرية، و ٥٨٠٠ دولار، و ٦٨٠٠ دولار للحاويات (٢٠ و ٤٠ قدم) على التوالي لمينائي بورسعيد ودمياط، و ٣٠٠٠ دولار للحاوية الثلجة ٢٠ قدم و ٣٣٦٥ دولار للحاوية ٤٠ قدم ثلجة، و ٥٨٠٠ و ٦٨٠٠ دولار للحاويات (٢٠ و ٤٠ قدم) على التوالي لميناء السخنة.

وبالنسبة للنولون الحاويات ٢٠ قدم من موانئ الهند وسري لانكار وبنجلاديش فتصل إلى الإسكندرية إلى ١٦٠٠ و ٢٠٠٠ دولار للحاويات (٢٠ و ٤٠ قدم) و ٣٥٠٠ و ٤٨٠٠ دولار للحاويات الثلجة (٢٠ - ٤٠ قدم)، ولمينائي دمياط وبورسعيد ١٦٠٠ و ٢٠٠٠ دولار للحاويات (٢٠ - ٤٠ قدم) و ٣١٠٠ و ٤١٠٠ دولار للحاويات الثلجة ٢٠ - ٤٠ قدم، ولميناء السخنة وصل سعر النولون إلى ١٦٠٠ - ٢٠٠٠ دولار للحاويات ٢٠ - ٤٠ قدم، و ٣٠٠٠ و ٤٠٠٠ دولار للحاويات ٢٠ - ٤٠ قدم للحاويات ٢٠ - ٤٠ قدم للحاويات الثلجة.

كما وصل سعر نولون الحاوية من دول تونس والجزائر والمغرب إلى ميناء الإسكندرية ٧٠٠ - ٨٥٠ دولار للحاويات ٢٠ - ٤٠ قدم، و ٥٠٠ - ٦٢٠٠ دولار للحاويات ٢٠ - ٤٠ قدم ثلجة، ولمينائي الإسكندرية ودمياط وصلت إلى ٧٠٠ - ٨٥٠ دولار للحاويات ٢٠ - ٤٠ قدم، و ٣١٤ - ٥٤٢ دولار للحاويات الثلجة ٢٠ - ٤٠ قدم، ولميناء السخنة بلغت اسعار النوالين إلى ٧٠٠ - ٨٥٠ دولار للحاوية ٢٠ - ٤٠ قدم، و ٨٥٠ و ١٢٠٠ دولار للحاوية الثلجة ٢٠ - ٤٠ قدما.

وبالنسبة للموانئ جنوب إفريقيا، فبلغت لميناء الإسكندرية ١٢٠٠ دولار للحاوية ٢٠ قدما و ١٣٢٥ دولارا للحاوية ٤٠ قدم، و ٧٠٠٠ دولار للحاوية ٢٠ قدم ثلجة، و ٨٥٠٠ دولار للحاوية ٤٠ قدم ثلجة.

السخنة بلغت سعر نقل الحاوية ٢٠ قدم ٤٩٠٠ دولار، و ٦٦٥٠ دولار للحاوية ٤٠ قدم، و ٧٠٠٠ دولار للحاوية ثلجة ٢٠ قدم، و ٦٦٥٠ دولار للحاوية الثلجة ٤٠ قدم.

وبالنسبة للحاوية التي يتم نقلها من جنوب شرق البحر الأبيض المتوسط والتي تضم كلا من فرنسا وإيطاليا واسبانيا و سلوفينيا واليونان وقبرص و صربيا ، فتصل إلى ميناء الإسكندرية إلى ٧٥٠٠ دولار للحاوية ٢٠ قدم و ٧٥٠٠ دولار للحاوية ٤٠ قدم ، و ٣٠٠٠ دولار للحاوية ٢٠ قدم ثلجة، و ٤٠٠٠ دولار ٤٠ قدم ثلجة، وإلى مينائي بورسعيد ودمياط فيصل سعر نقل الحاوية إلى ٥٠٠٠ دولار للحاوية ٢٠ قدم، و ٧٥٠٠ دولار للحاوية ٤٠ قدم ، و ٢٢٠٠ دولار للحاوية ثلجة ٢٠ قدم ، و ٣٣٠٠ دولار للحاوية ٤٠ قدم ثلجة، ولميناء السخنة بلغت ١٤٠٠ دولار للحاوية ٢٠ قدم و ٢٨٠٠ دولار للحاوية ٤٠ قدم، و ٢١٠٠ دولار للحاوية ٢٠ قدم ثلجة و ٤٢٠٠ دولارا للحاوية ٤٠ قدم ثلجة.

وبالنسبة للحاويات الواردة من منطقة أمريكا الشمالية " كندا " فيصل سعر نقل الحاوية لميناء الإسكندرية ١٥٠٠ دولار للحاوية ٢٠ قدم و ٢٥٠٠ دولار للحاوية ٤٠ قدم ، و ٥٨٠٠ دولار للحاوية الثلجة ٢٠ قدم، و ٧٩٠٠ دولار للحاوية ٤٠ قدم ثلجة، وإلى مينائي دمياط وبورسعيد تصل إلى ١٥٠٠ دولار للحاوية ٢٠ قدم، و ٢٥٠٠ دولار للحاوية ٤٠ قدم و ٥٨٠٠ دولار للحاوية ٢٠ قدم ثلجة و ٧٩٠٠ دولار للحاوية ٤٠ قدم ثلجة، ولميناء السخنة وصل سعر النولون ١٢٦٠ دولار للحاوية ٢٠ قدم، و ١٦٨٠ دولار للحاوية ٤٠ قدم، و ١٥٤٠ دولار للحاوية ٢٠ قدم ثلجة، و ٢٦٦٠ دولار للحاوية ٤٠ قدم ثلجة.

دولار للحاوية ٢٠ قدما، و ٤٠٠٠ دولار للحاوية ٤٠ قدم ثلجة، وإلى مينائي بورسعيد ودمياط إلى ٨٠٠٠ دولار للحاوية ٢٠ قدما، و ١٣٠٠٠ دولار للحاوية ٤٠ قدما، ولميناء السخنة بلغت ٨٠٠٠ دولار للحاوية ٢٠ قدما و ١٣٠٠٠ دولار للحاوية ٤٠ قدم ، و ٨٤٠٠ دولار للحاوية ٢٠ قدم ثلجة و ١٢٦٠٠ دولار للحاوية ٤٠ قدم ثلجة.

وبالنسبة لمتوسط سعر نولون النقل البحري للحاويات الواردة من شمال أوروبا والتي تضم هولندا وإنجلترا وألمانيا وفرنسا وبلجيكا والنرويج والسويد والدنمارك وبولندا وفنلندا، فيصل متوسط سعر نقل الحاوية إلى ميناء الإسكندرية إلى ١٠٠٠ يورو للحاوية ٢٠ قدما، و ١٤٠٠ يورو للحاوية ٤٠ قدما، والحاويات الثلجة ٢٠ قدما تصل إلى ٢٨٠٠ دولار، و ٣٩٠٠ يورو للحاوية ثلجة ٤٠ قدما، ولمينائي دمياط وبورسعيد، فبلغت ٧٠٠٠ يورو للحاوية ٢٠ قدم، و ١٢٠٠ يورو دولار للحاوية ٤٠ قدم، و ٢٢٠٠ يورو للحاوية ٢٠ قدم ثلجة، و ٣٣٠٠ يورو للحاوية ٤٠ قدم ثلجة، وإلى ميناء السخنة بلغت ٧٠٠٠ يورو للحاوية ٢٠ قدم، و ١٣٠٠٠ يورو للحاوية ٤٠ قدم، و ٢٠٠٠ يورو للحاوية ٢٠ قدم ثلجة، و ٣٤٥٠ يورو للحاوية ٤٠ قدم ثلجة.

وبالنسبة لنقل الحاويات من منطقة شرق البحر المتوسط - البحر الأسود ومنها تركيا واسرائيل ولبنان وسوريا ورومانيا وروسيا وأوكرانيا والبرتغال، وذلك إلى ميناء الإسكندرية لتصل إلى ٨٠٠٠ دولار للحاوية ٢٠ قدم، و ١١٠٠٠ دولار للحاوية ٤٠ قدم ، و ٢٨٠٠٠ دولار للحاوية ثلجة ٢٠ قدم ، و ٤٠٠٠ دولار للحاوية ثلجة ٤٠ قدم ، و ٦٧٥٠ دولار للحاوية ٢٠ قدم لمينائي بورسعيد ودمياط، و ٩٠٠٠ دولار للحاوية ٤٠ قدم ٢٢٠٠ دولار للحاوية ٢٠ قدم ثلجة ، و ٣٣٠٠٠ دولار للحاوية ٤٠ قدم ثلجة، وإلى ميناء

الضريبية ودعم مصلحة الضرائب.

وأوضح أنه وفقاً لهذا البروتوكول، فهناك دور لكل طرف في تحديد آلية تطبيق ضريبة القيمة المضافة على خدمة النولون البحري المؤداة على السلع المعفاة والسلع الواردة بالجدول المرافق للقانون رقم (٦٧) لسنة ٢٠١٦ (البند أولاً) وكذلك الآلات والمعدات وخطوط الإنتاج الواردة من الخارج.

وأشار الدكتور "السيد صقر" رئيس الإدارة المركزية لشؤون مكتب رئيس مصلحة الضرائب المصرية إلى أن غرفة ملاحه الإسكندرية تقوم بإعداد بيان استرشادى ربع سنوي، وتقدمه لمصلحة الضرائب المصرية، وذلك بمتوسطات قيم خدمات النولون البحري المؤداة على الرسائل الواردة من جميع دول العالم أياً كانت الحالة التي ترد بها (أطنان - حاويات) لكافة موانئ الجمهورية.

YANG MING

YANG MING SHIPPING (EGYPT) S.A.E

يانج مينج شيبينج - مصر للملاحه ش.م.م



Head Office: 3 Fernand Addah St., El-Messalah,

Ramleh Station, Alexandria, Egypt.

TEL: (+203) 4861239 - 4873078 - 4873951

4872500 - 4869800 - 4855700

FAX: (+203) 4847266 - 4855355 - 4855800

Branches: Port Said - Cairo - Sokhna / Suez - Damietta

www.yangming.com

كما وصل سعر نقل الحاوية من جنوب افريقيا إلى موانئ دمياط وبورسعيد بواقع ١٢٠٠ دولار للحاوية ٢٠ قدم، و١٣٢٥ دولار للحاوية ٤٠ قدم، و١١٩٧ دولار للحاوية ٢٠ قدم ثلاثية، وكذلك الحاوية ٤٠ قدم ثلاثية، و١٢٠٠ دولار للحاوية ٢٠ قدم، و١٣٢٥ دولار للحاوية ٤٠ قدم، و١٥٤٠ دولار للحاوية ٢٠ قدم، و٢٦٦٠ دولار للحاوية ٤٠ قدم ثلاثية.

كما تصل سعر نقل الحاوية من ميناء سحار بعمان الى موانئ دمياط وبورسعيد بواقع ١٩٠٠ دولار للحاوية ٢٠ قدم، و٢٧٠٠ دولار للحاوية ٤٠ قدم، و١٨٠٠ دولار للحاوية ٢٠ قدم و٢٦٠٠ دولار للحاوية ٤٠ قدم الى ميناء السخنة.

وكان محمد مصيلحى رئيس غرفة ملاحه الإسكندرية، قد أشار إلى أن وزارة المالية تستهدف من وراء هذا الإجراء تنفيذ أحكام قانون الضريبة على القيمة المضافة الصادر بالقانون رقم ٦٧ لسنة ٢٠١٦ لتحديد آلية تطبيق ضريبة القيمة المضافة على خدمة النولون البحري المؤداة على السلع المعفاة، والسلع الواردة بالجدول المرافق للقانون وكذلك الآلات والمعدات وخطوط الإنتاج الواردة من الخارج.

ولفت رضا عبد القادر رئيس مصلحة الضرائب، إلى أن البروتوكول الذي وقعته المصلحة مؤخراً مع غرفة ملاحه الإسكندرية يأتي بهدف إرساء مبدأ العدالة الضريبية في تطبيق القانون رقم ٦٧ لسنة ٢٠١٦ بشأن الضريبة على القيمة المضافة على جميع المخاطبين بأحكامه ولاستيفاء مستحقات الخزانة العامة للدولة، وكذلك إيماناً بالمسؤولية الوطنية من جانب غرفة ملاحه الإسكندرية وأهمية الدور الذي يمكن أن تقوم به في إقرار تلك العدالة

ارتفاع حجم صادرات هيئة ميناء الإسكندرية بنسبة 44% خلال أغسطس ٢٠٢٤



صرحت الهيئة العامة لميناء الإسكندرية بأن حركتي تداول البضائع والملاحه شهدتا تزايداً ونشاطاً كبيراً خلال شهر أغسطس ٢٠٢٤، مقارنة بشهر أغسطس ٢٠٢٣، حيث شهدت حركة تداول البضائع بواقع ٣٤٪ خلال شهر أغسطس ٢٠٢٤ بإجمالي حجم تداول تجاوز ٦,٣ مليون طن. وحسب اللواء أحمد حواش، رئيس هيئة الميناء فقد تصدرت بضائع الصب السائل مقدمة البضائع التي شهدت قفزة ضخمة، خلال شهر أغسطس، بنسبة زيادة بلغت ١٥٥,٧٪، إذ تم تداول ٨٦٥,٩ ألف طن تقريباً خلال الشهر المشار إليه.

في حين تم تداول ٣٣٨,٧ ألف طن تقريباً خلال الشهر نفسه من عام ٢٠٢٣؛ وذلك نظراً للارتفاع الكبير في كميات الصادرات بنسبة ٣٢٧,١٪ تقريباً، بما يعكسه ذلك من النجاح الملحوظ لسياسات الدولة نحو التحول إلى محور عالمي للتجارة واللوجستيات.

كما شهدت أيضاً المحوارة ارتفاعاً كبيراً في حجم التداول خلال شهر أغسطس ٢٠٢٤ مقارنة بشهر أغسطس ٢٠٢٣ بواقع ٣٣,٣٪ تقريباً، حيث تم تداول ٢ مليون طن تقريباً خلال هذا الشهر، في حين تم تداول ١,٥ مليون طن خلال الشهر نفسه من عام ٢٠٢٣، وقد بلغت نسبة الزيادة في أعداد الحاويات المتداولة ٦٨,٤٪.

وجاءت بضائع الصب الجاف في المرتبة الثالثة من حيث نسبة الزيادة حيث شهدت ارتفاعاً بواقع ٢٨,٦٪ خلال شهر أغسطس ٢٠٢٤، مقارنة بشهر أغسطس من عام ٢٠٢٣، حيث تم تداول ٢,٧ مليون طن تقريباً خلال الشهر، في حين تم تداول ٢,١ مليون طن خلال شهر أغسطس من العام السابق.

تجدر الإشارة إلى أن إجمالي البضائع المصدرة من ميناء الإسكندرية والدخيلة، خلال أغسطس ٢٠٢٤، بلغ ٢,٣ مليون طن بنسبة زيادة ٤٣,٨٪ عن شهر أغسطس ٢٠٢٣،

والذي كان قد سجل صادرات بلغت ١,٦ مليون طن.

في سياق متصل، فقد تضمّن البيان، الصادر عن الهيئة العامة لميناء الإسكندرية، أن حركة السفن شهدت بدورها تزايداً ملحوظاً خلال شهر أغسطس ٢٠٢٤ مقارنة بشهر أغسطس ٢٠٢٣.

حيث تصدرت سفن الصب السائل أكثر أنواع السفن ارتفاعاً بواقع ٣٦,٨٪ بإجمالي عدد ٥٢ سفينة، تليها في نسبة الزيادة عن الشهر المثل من العام السابق سفن الصب الجاف بنسبة ٢٨,٦٪ تقريباً.

كما بلغت نسبة الزيادة في أعداد سفن الحاويات خلال شهر أغسطس ٢٠٢٤، مقارنة بشهر أغسطس ٢٠٢٣، حوالي ١٣,٥٪، تليها سفن البضائع العامة، بنسبة زيادة ٢,٣٪.

وبشكل عام، بلغت نسبة الزيادة في إجمالي حركة السفن بالميناء ١٤,١٪ خلال شهر أغسطس ٢٠٢٤، مقارنة بشهر أغسطس ٢٠٢٣ حيث بلغ عدد السفن ٤٥٦ سفينة.

تأتي هذه الزيادات في إطار توجهات الفريق كامل الوزير، نائب رئيس مجلس الوزراء وزير الصناعة والنقل، نحو العمل المستمر على تطوير معدلات الأداء بالموانئ المصرية، وصولاً إلى رؤية التحول إلى مركز عالمي للنقل والتجارة واللوجستيات.

وقد أصدر اللواء بحري أحمد عبد المعطي حواش، رئيس مجلس الإدارة، تعليماته لجميع الإدارات المعنية بميناء الإسكندرية والدخيلة بتحقيق الإحترافية في أداء الأعمال، وتقديم كل وسائل الدعم الفني والتشغيلي أثناء عمليات القطر والإرشاد بواسطة المرشدين وأطقم الوحدات البحرية.

وكذا المتابعة والمراقبة، من خلال المنظومات الفنية المتقدمة ببرج الإرشاد واتباع العاملين بالهيئة سبل التكنولوجيا المتقدمة لسرعة نهو الإجراءات المتعلقة برسو السفن ومغادرتها ورفع المعدلات القياسية لعمليات شحن وتفريغ البضائع والسعي المستمر لتقليل التكدسات بالميناء والتواصل الدائم مع العملاء.

الجمارك تصدر منشورا بشأن ضريبة القيمة المضافة على خدمة النولون



أصدرت مصلحة الجمارك منشور تعريفات رقم ٥٢ لسنة ٢٠٢٤، والخاص بتطبيق ضريبة القيمة المضافة على خدمة النولون لصف "حمص الحصى".

وحسب خطاب شاهيناز محمود، رئيس الإدارة المركزية للدراسات الضريبية بمصلحة الضرائب، إلى رئيس الإدارة المركزية للتعريف والقيمة والمنشأ، والذي أشارت إلى أنه إيماء إلى كتاب مصلحة الجمارك في يونيه الماضى بشأن ما تلاحظ من وجود اختلاف في تطبيق ضريبة القيمة المضافة المستحقة على النولون الخاص بصف (حمص حصى) المستورد من الخارج وطلب الإفادة بالمعاملة الضريبية واجبة التطبيق ضمانا لتوحيد المعاملة الضريبية.

وأشارت مسئولة مصلحة الضرائب، إلى أنه وفقا لأحكام القانون رقم ٦٧ لسنة ٢٠١٦ بإصدار قانون الضريبة على القيمة المضافة وتعديلاته الصادرة بالقانون رقم ٣ لسنة ٢٠٢٢ ولائحته التنفيذية فإنه تفرض الضريبة على السلع والخدمات بما في ذلك السلع والخدمات المنصوص عليها في الجدول المرافق لهذا القانون، سواء كانت محلية أو مستوردة، في كافة مراحل تداولها، إلا ما استثنى بنص خاص.

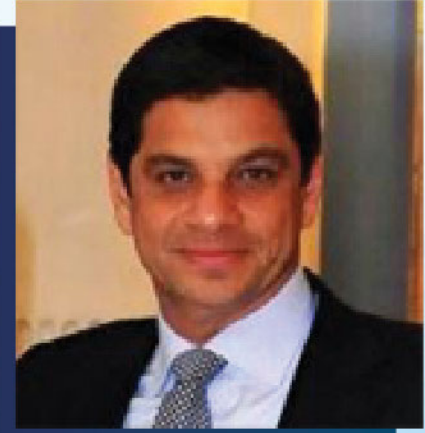
وبالنسبة للبقول والحبوب وملح الطعام والتوابل المصنعة وخدمات النولون على ما يستورد منها معفي من الضريبة على القيمة المضافة وفقا لنص البند رقم (١٥) من قائمة السلع والخدمات المعفاة من الضريبة على القيمة المضافة المرافقة للقانون سالف الذكر.

وذكرت مسئولة مصلحة الضرائب، أن خدمات النولون المؤداة على ما يستورد من البقول والحبوب وملح الطعام معفاة من الضريبة على القيمة المضافة وفقا للبند سالف الذكر اعتبارا من تاريخ ٢٧ يناير ٢٠٢٢ وهو تاريخ العمل بالقانون رقم (٣) لسنة ٢٢ المشار إليه.

وتابعت: إن مصلحة الجمارك هي صاحبة الاختصاص الأصيل في توصيف وتبني السلع الواردة وتحديد فئة الضريبة المستحقة عليها من خلال المعاينة الفعلية لها. ومن ثم فإنه في حالة تحقق الجمرک المختص من أن الصف الوارد (حمص حصى) بعد من البقول والحبوب المعفاة من الضريبة على القيمة المضافة فإن خدمات النولون المؤداة على ذلك الصف تعد معفاة من الضريبة على القيمة المضافة وفقا للبند سالف الذكر.

وأصدرت مصلحة الجمارك منشور تعريفات رقم ٥٢ لسنة ٢٠٢٤ والخاص بتطبيق ما جاء في خطاب مصلحة الجمارك بشأن ضريبة القيمة المضافة المتسحقة على خدمة النولون الخاصة بصف حمص حصى المستورد من الخارج.

شركة MSC تعلن عن شحن أول شحنة قطع غيار سيارات من ماليزيا إلى مصر



أعلنت شركة MSC ماليزيا بدعم أول شحنة من قطع غيار بروتون ساجا CKD من ماليزيا إلى مصر، وذلك خلال حفل إطلاق العلم الخاص بسيارات بروتون، والذي تضمن حاويات MSC .

وأوضحت الشركة، أنه تم تحميل الشحنة في ميناء كلانج، وتم نقلها على خدمة شرق البحر الأبيض المتوسط لشركة MSC إلى موانئ الإسكندرية والدخيلة ودمياط.

وأشارت الشركة إلى أنه من خلال الاستفادة من حلول MSC المرنة، ستستخدم الشحنات المستقبلية أيضاً خدمات تايجر ودراجون وفينيكس الخاصة بالشركة، للوصول إلى الموانئ المصرية.

وأوضحت الشركة " بصفتنا شركة الشحن المفضلة لشركة بروتون، فإننا ملتزمون بأن نكون شريكاً لوجستياً موثقاً به يوفر الكفاءة".

وكانت قد أعلنت شركة msc السبت، عن إجراء تعديلات على شبكة خدماتها الأوروبية.

قامت شركة الشحن البحري السويسرية/ الإيطالية بتقليص خدماتها من غرب البحر الأبيض المتوسط إلى البحر الأحمر بإزالة ميناء مرسيلا الفرنسي وميناء برشلونة الإسباني من دورة الموانئ وإضافة ميناء الإسكندرية في مصر.

وتشمل دورة الموانئ المُحدَّثة الآن فالنسيا (إسبانيا)، وجيويو تاورو (إيطاليا)، ومالطا، والإسكندرية (مصر)، وجدة (المملكة العربية السعودية)، والملك عبد الله (المملكة العربية السعودية)، والعقبة (الأردن)، وبورسعيد (مصر)، والعودة إلى فالنسيا (إسبانيا).

بالإضافة إلى ذلك، تقوم MSC بتحديث خدمة IPAK الخاصة بها بإضافة توقفات في جزر المحيط الهندي مع إزالة كولومبو. ستعود شركة الشحن الهندية (SCI)، التي كانت في السابق مشغلة للفتحات، الآن كمزود للسفن، وتساهم بسفينة واحدة في أسطول الخدمة.

المسار المعدل هو ميناء قاسم (باكستان)، نافا شيفا (الهند)، هزيرا (الهند)، موندرا (الهند)، فيليكستو (المملكة المتحدة)، روتردام (هولندا)، هامبورغ (ألمانيا)، بريمرهافن (ألمانيا)، أنتويرب (بلجيكا)، لو هافر (فرنسا)، لندن (جيتواي) (المملكة المتحدة)، بورت لويس (موريشيوس)، بورت رينيون (ريونيون، فرنسا)، والعودة إلى ميناء قاسم (باكستان).

كما يتم إجراء تغييرات على سفينة MSC Himalaya Express، حيث سيتم إضافة ميناء إزميت في تركيا ومحطة توقف ثانية في المحور الإقليمي في جيويو تاورو، مع حذف مالطا.

وسيتضمن مسار الرحلة المحدث موندرا (الهند)، نافا شيفا (الهند)، كولومبو (سريلانكا)، سينييس (البرتغال)، فالنسيا (إسبانيا)، جيويو تاورو (إيطاليا)، بيرايوس (اليونان)، تكيرداغ (تركيا)، إزميت (تركيا)، جيويو تاورو (إيطاليا)، برشلونة (إسبانيا)، فالنسيا (إسبانيا)، ملقة (إسبانيا)، جبل علي (الإمارات العربية المتحدة)، أبو ظبي (الإمارات العربية المتحدة)، حمد (قطر)، الدمام (المملكة العربية السعودية)، الجبيل (المملكة العربية السعودية)، أبو ظبي (الإمارات العربية المتحدة)، والعودة إلى موندرا (الهند).

ماهي البدائل المحتملة للنفط في تشغيل سفن الشحن البحري؟

بدائل محتملة للنفط في تشغيل سفن الشحن البحري

الميثانول

من أبرز إيجابياته أنه يمكن للإصدارات النظيفة خفض الانبعاثات بشكل كبير، وقد اجتذبت فعلاً استثمارات كبيرة من شركات الشحن، بما فيها A.P. Moller-Maersk A/S. كما أن الميثانول يكون سائلاً في درجة حرارة الغرفة، مما يساعد على تسهيل تخزينه والتعامل معه نسبياً، ويمكن تصنيع الإصدارات النظيفة باستخدام النفايات الزراعية والغذائية (الميثانول الحيوي) أو عن طريق الجمع بين الهيدروجين الأخضر وثنائي أكسيد الكربون (الميثانول الإلكتروني). أما سلبياته فتتعلق من أن إمداداته محدودة من الإصدارات النظيفة، وهو أقل كثافة في استخدام الطاقة من الوقود المشتق من النفط.

الأمونيا

من إيجابياته أنه لا ينبعث منه ثاني أكسيد الكربون لأنه لا يحتوي على كربون، ويمكن تصنيعه باستخدام الهيدروجين الأخضر والنيروجين من الغلاف الجوي (الأمونيا الإلكترونية)، كما يمكن تصنيعه أيضاً باستخدام الغاز الطبيعي (الأمونيا الزرقاء). أما السلبيات فمنها انبعاثات محتملة لأكسيد النيتروز، وهو من الغازات الدفيئة القوية. كما أنه سام للغاية للناس والحياة البحرية.

الوقود الحيوي

من الإيجابيات أنه يمكن أن يخفف بشكل كبير انبعاثات الغازات المسببة للانبعاثات الحرارية، ويجري إنتاجه واستخدامه بالفعل في الشحن، إلى جانب أنه من السهل نسبياً تخزينه ونقله، ويمكن استخدامه لتشغيل المحركات. أما السلبيات فأبرزها أن الإمداد يشكل عائقاً محتملاً مع العناصر المنافسة في القطاعات الأخرى، بما في ذلك الطيران.

الغاز الطبيعي المسال

من الإيجابيات أنه بديل معروف ومتاح وأقل انبعاثات كربون من الوقود المشتق من النفط، وأن بعض السفن تعمل بالفعل بالغاز الطبيعي المسال، هناك أيضاً إمكانية انخفاض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون مما يسمى بالغاز الطبيعي المسال الحيوي والغاز الطبيعي المسال الإلكتروني. أما السلبيات فمنها أنه لا يزال وقوداً أحفورياً ولا يقلل انبعاثات ثاني أكسيد الكربون إلا بنحو ٢٠٪ مقارنة بالوقود البحري القائم على النفط، كما أنه يتسبب في انبعاثات غاز الميثان، وهو ملوث فائق.

الطاقة النووية

من إيجابياتها أن الانبعاثات صفرية، وتتطلب إعادة التزود بالوقود بشكل أقل تكراراً، علماً أن بعض الناقلات تعمل فعلاً بالطاقة النووية، بما في ذلك الغواصات. أما السلبيات فأهمها أن تنظيم استخدامها يحتاج إلى تحديث، كما أن التصورات العامة عنها لا تزال سلبية.



تدفع المنظمة البحرية الدولية شركات الشحن البحري التي تنقل سفنها أكثر من ٩٠٪ من التجارة العالمية، إلى تحقيق صافي انبعاثات صفرية من الغازات المسببة للانبعاثات الحرارية العالمي بحلول منتصف القرن الحالي. لكن هل تنجح هذه المساعي؟ وما البدائل الممكنة للمحروقات المسببة للتلوث؟

وبحسب تقرير لشبكة بلومبيرغ الأميركية، نشرته فإن بلوغ الهدف المنشود سيعني تحوّل قطاع لا يزال يعمل بشكل شبه حصري بالوقود الأحفوري ويمثل نحو ٣٪ من ثاني أكسيد الكربون الناتج عن أنشطة الإنسان.

وفي غضون ذلك، تلجأ شركات الشحن البحري التي يمكن أن تعمل سفنها بالوقود البديل، مثل الميثانول، إلى تقنيات خفض الانبعاثات مثل الروبوتات العاملة بالرياح وتنظيف الهياكل، في حين أن الغالبية العظمى من الأساطيل لا تزال تحرق كميات كبيرة من النفط.

وفيما أجبرت الهجمات اليمنية في منطقة البحر الأحمر السفن التي تفرز الكربون على اتخاذ مسارات بحرية أطول، مما أضاف ملايين الأطنان من الغازات الملوثة، دفعت العقوبات المفروضة على روسيا وجفاف قناة بنما بشركات الشحن إلى الإبحار لمسافات أطول، علماً أن الحصول على صورة واضحة عن الانبعاثات من السفن ليس بالأمر السهل، بما يرجع جزئياً إلى وجود طرق مختلفة لقياسها.

وقد قدرت منظمة الملاحه البحرية الدولية إجمالي انبعاثات القطاع عام ٢٠١٨ بأكثر من مليار طن، في أحدث دراسة لها عن الغازات المسببة للانبعاثات الحرارية العالمي. كما تنشر وكالة الأمم المتحدة بياناتها لكن على أساس استهلاك الوقود.

رئيس «الجمارك» يصدر تعليمات بشأن السيارات المفرج عنها بنظام الترتيكيكيت

القادمين لقضاء فترة مؤقتة بالبلاد، فيتم الإفراج مؤقتاً عن سيارات الركوب الخاصة بالمصريين المقيمين بالخارج والأجانب والسياح والعاشرين القادمين لقضاء فترة مؤقتة بالبلاد وذلك بحد أقصى ستة أشهر خلال السنة وبما لا يجاوز فترة الإقامة المثبتة على جواز السفر بالنسبة للأجانب، بعد سداد مقابل تعليق أداء الضريبة عن ستة أشهر أو جزء منها على النحو الآتي :-

٥ . . جنيه عن السيارة عن الثلاث أشهر الأولي أو جزء منها .

١ . . . جنيه عن السيارة عن الثلاث أشهر التالية أو جزء منها .

١ . . . جنيه عن كل سيارة من السيارات الواردة حصة الأفواج السياحية ويجب ألا تجاوز مدة الإفراج عن هذه السيارات شهراً واحداً .

وبالنسبة للسيارات الواردة للسفارات والقنصليات والمنظمات الدولية، فيتم يتم الإفراج مؤقتاً عن سيارات الركوب الواردة للاستعمال الرسمي للسفارات والقنصليات الأجنبية والمنظمات الدولية على نحو الآتي :-

السيارات الواردة للاستعمال الرسمي للسفارات والقنصليات الأجنبية لأعضاء السلكيين الدبلوماسيين والقنصلي الأجنبي زيادة على حد الإعفاء المقرر بقانون تنظيم الإعفاءات الجمركية وكذلك السيارات الواردة للموظفين الإداريين الأجانب بالسفارات والقنصليات الأجنبية .

السيارات الواردة للاستعمال الرسمي للمنظمات الدولية والمنظمات العربية الإقليمية وأعضاؤها الحائزين على جوازات سفر دبلوماسية أو بطاقة تحقيق شخصية صادرة من إدارة المراسم بوزارة الخارجية لأعضاء هذه المنظمات .

وبالنسبة للمدة المسموح بها، تكون الإفراج المؤقت وفقاً لما تقرره وزارة الخارجية مع مصلحة الجمارك .

كما يتم سداد مقابل تعليق أداء الضريبة وفقاً لمبدأ المعاملة بالمثل بالنسبة للبند (الأول) ، . . جنيه عن كل ستة أشهر أو جزء منها بالنسبة للبند (الثاني) وكذا بالنسبة لبند (الأول) في حالة عدم الإعفاء وفقاً لمبدأ المعاملة بالمثل.



أصدر الشحات غتوري وكيل أول وزارة المالية ورئيس مصلحة الجمارك المصرية، تعليمات جديدة بشأن السيارات المفرج عنها بنظام الترتيكيكيت، وذلك وفقاً لمنشور جمركي.

ونص منشور تعليمات رقم ٣٨ لسنة ٢٠٢٤ الذي صدر عن رئيس المصلحة، أنه في إطار التعليمات الصادرة بشأن حوكمة استيراد سيارات الركوب ونظراً لما تلاحظ من استغلال البعض للمزايا والتيسيرات الجمركية الممنوحة لسيارات الركوب المفرج عنها مؤقتاً " الترتيكيكيت " في غير الغرض فيه، فيتم التنبيه على كافة المواقع الجمركية التنفيذية بعدم قبول طلبات تغيير نظام الإفراج لسيارات الركوب المفرج عنها مؤقت "ترتيكيكيت" إلى نهائي إلا بعد العرض على رئيس المصلحة لتقرير ما يلزم.

وتنص القوانين المعمول بها بالجمارك المصرية، أنه بالنسبة للمصريين المقيمين بالخارج والأجانب والسياح

شركة MSC تبرم صفقة لبناء ١٠ سفن جديدة في Hengli Heavy



وقعت شركة الخطوط الملاحية العملاقة التي يقع مقرها في سويسرا على سلسلة من ١٠ سفن حاويات تعمل بالغاز الطبيعي المسال بسعة ٢١ ألف حاوية نمطية مع احتمال التسليم في عام ٢٠٢٧ .

ولم يتم تحديد قيمة الصفقة، التي قد تتجاوز ٢,٥ مليار دولار، وفقاً لأحدث اتجاهات بناء السفن.

تمتلك شركة MSC، التي يرأسها سورين توف، أسطولاً يتجاوز ٦ ملايين حاوية مكافئة، وتستحوذ على حصة ٢٠٪ من أسطول الحاويات العالمي، وقبل الصفقة الأخيرة، بلغ دفتر الطلبات الضخم للشركة حوالي ١٣٠ سفينة، وهو سوف يعزز الأسطول بمقدار ١,٨ مليون حاوية إضافية في السنوات المقبلة.

ميناء الإسكندرية تبدأ في تطبيق قرار رفع السيارات المخالفة بواقع ٥٠ جنيها للسيارة

ونصت المادة الأولى على أن تحدد فئة مقابل خدمة تشغيل الونش لرفع السيارات المخالفة في نطاق ميناءي الإسكندرية والدخيلة بواقع "٥٠" جنيها للسيارة.

كما أنه إذا زادت مدة إيواء السيارة المخالفة عن يوم واحد ، فيؤدى عن كل يوم زائد أو جزء من اليوم، مقابل خدمة إيواء بواقع "١٠" جنيهات للسيارة.

ونصت المادة الثانية، على أن يستمر العمل بقرار مجلس الإدارة الصادر بتاريخ ٢٠٢٥-٨-٢٠ المشار إليه، فيما تضمنه من تحديد نسب توزيع حصيلة المقابلين المنصوص عليهما في المادة السابقة.

وتنص المادة الثالثة، على أن يُعاد النظر في المقابلين المنصوص عليهما في المادة الأولى من هذا القرار كل ثلاث سنوات أو كلما دعت الضرورة إلى ذلك.



بدأت هيئة ميناء الإسكندرية في تطبيق قرارها رقم ١٣٤٤ لسنة ٢٠٢٤، بخصوص تحديد فئة مقابل خدمة تشغيل الونش لرفع السيارات المخالفة في نطاق ميناءي الإسكندرية والدخيلة بواقع "٥٠" جنية للسيارة، والذي تقرر في أغسطس الماضي.

وأشارت هيئة الميناء، أن القرار جاء بعد الاطلاع على قانون الهيئات العامة رقم ٦١ لسنة ١٩٦٣؛ وعلى القانون رقم ٦ لسنة ١٩٦٧ بإنشاء هيئة عامة لميناء الإسكندرية؛ وعلى قرار رئيس الجمهورية رقم ٣٢٩٣ لسنة ١٩٦٦ باختصاصات ومسئوليات الهيئة العامة لميناء الإسكندرية.

وأشارت الهيئة في بيان لها، إلى أن القرار جاء بعد الاطلاع أيضاً على قرار رئيس الجمهورية رقم ٥٧ لسنة ٢٠٠٢ بتنظيم وزارة النقل؛ وعلى قرار مجلس إدارة الهيئة العامة لميناء الإسكندرية بجلسته الأولى المنعقدة بتاريخ ٢٠٢٥-٨-٢٠ والمعتمد من المهندس وزير النقل؛ وعلى موافقة مجلس إدارة الهيئة العامة لميناء الإسكندرية بجلسته الثانية المنعقدة بتاريخ ٢٤-٧-٢٤ والمعتمدة من الفريق نائب رئيس مجلس الوزراء للتنمية الصناعية ووزير الصناعة والنقل بتاريخ ١١-٨-٢٣؛ ولصالح العمل.



PAN MARINE CONTAINER DEPOT

"Alexandria's Trusted Storage Experts"

OUR LOCATION

Kilo 28, Cairo/Alex Desert Road, Al-Amerya, Alexandria, Egypt
TEL: + 20 (3) 458 2546

✉ marketing@pan-marine.net

www.pan-marine.net

محطة «تحيا مصر» بميناء دمياط تستقبل ١٠ أوناش ساحة عملاقة

وأعلنت الشركة الصينية أن الأوناش الجديدة تتميز بقدرة رفع لوزن يصل إلى ٧٥ طنًا، وطول وصول أمامي يصل إلى ٧٢ مترًا، وارتفاع رفع على طول المسار يبلغ ٥٧,٥ مترًا، وهي أوناش رصيف كبيرة جدًا يمكنها تلبية احتياجات التحميل والتفريغ لأكبر سفن الحاويات في العالم.

ومن المقرر أن يتم تشغيل المشروع عبر تحالف دمياط أليانس الذي يضم هاباج لويدي ويوروجيت وكونتشيبي الإيطالية، وقام هذا التحالف مؤخرًا بالاتفاق والتعاقد على توريد الأوناش ومعدات التشغيل خلال يناير الماضي.

فيما قام التحالف قام بإسناد تجهيزات المحطة من مواسير، وكهرباء، والمبنى الإداري، والساحات، وقضبان السير للأوناش، وغيرها من البنية التحتية إلى شركة "رواد الهندسة" لتنفيذ أعمالها بـ ١١ مليون دولار في محطة حاويات تحيا مصر بميناء دمياط.

وعقد اللواء بحري طارق عدلى رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط اجتماع مؤخرًا مع وفد من شركة دمياط أليانس لمناقشة المواعيد المقررة لوصول السفن الناقلة للمعدات والأوناش الخاصة بأرصفة المحطة والتنسيق الكامل للإجراءات الخاصة بإنزال الأوناش بأمان.

وأكد عدلى أن ميناء دمياط على استعداد لتلبية أي طلبات لتحالف تشغيل محطة تحيا مصر ١ بناء على توجيهات الفريق مهندس كامل الوزير نائب رئيس مجلس الوزراء للتنمية الصناعية وزير الصناعة والنقل.

يذكر أنه من المتوقع أن تصل طاقة محطة حاويات تحيا مصر ١ بميناء دمياط إلى ٣,٥ مليون حاوية مكافئة وبأطوال أرصفة ١٩٧ مترًا وعمق ١٨ م وساحة خلفية ٩٢٢ ألف م^٢.

وسيساهم المشروع في زيادة طاقة تداول الحاويات بميناء دمياط بمقدار ٣,٥ مليون حاوية مكافئة كما يأتي في إطار تنفيذ الممر التنموي (طنطا - المنصورة - دمياط اللوجيستي المتكامل)، وقد تم الانتهاء من البنية التحتية للمشروع وتسليمها لتحالف التشغيل وجارٍ حالياً استكمال البنية الفوقية تمهيداً لقرب افتتاح المحطة.



استقبلت محطة تحيا مصر بميناء دمياط عددا من المعدات الجديدة، وذلك ضمن خطة الشركة للتشغيل التجريبي خلال الفترة المقبلة.

ووفقا لبيانات الميناء، فقد استقبلت المحطة أول ١٠ أوناش ساحة عملاقة (RTG) ، والتي يتم استخدامها في رص الحاويات بساحة المحطة .

وخلال أغسطس الماضي أعلنت شركة تشينغداو هايشي للمعدات الثقيلة المحدودة " الصينية " بشحن الدفعة الأولى المكونة من خمس أوناش رصيف عملاق.

وأكدت الشركة في بيان لها عن تحرك السفينة التي تحمل الأوناش من منطقة الساحل الغربي الجديدة بمدينة تشينغداو نحو محطة حاويات دمياط، تحيا مصر ١ والمعروفة بمحطة الحاويات الثانية، حيث يتم إدارة المحطة الأولى من قبل شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع العامة.

خبراء: تعديلات قانون التجارة البحرية تفتح شهية الشركات لزيادة السفن الرافعة للعلم المصري

وخلال أغسطس الماضي، وافق مجلس الوزراء على عدد من مشروعات القوانين الخاصة بتعديل بعض أحكام القوانين أهمها القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ بشأن تسجيل السفن التجارية، والقانون رقم ١٥٦ لسنة ١٩٨٠ في شأن رسوم التفتيش البحري، والقانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ في شأن سلامة السفن، وقانون التجارة البحرية الصادر بالقانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠.

وأعلن مجلس الوزراء أن هذه التعديلات تأتي بهدف تنشيط ونمو مختلف الأنشطة الخاصة بالاقتصاد المصري، وتحقيقاً للأهداف المرجوة، والعمل على تحويل مصر إلى مركز عالمي للتجارة واللوجستيات.

وتابع " العقاد " أن التعديلات سمحت برفع العلم المصري على السفن التي تم شرائها بأسلوب التأجير التمويلي، وهو ما يجب أن يتم إيضاحه، حيث يتم بالفعل حالياً السماح للسفن المشترة بهذا النظام بأسلوب التأجير التمويلي عبر شركات محلية، وان كانت التعديلات تقصد بالسماح بالتأجير التمويلي الدولي، فيجب أن يتم إيضاح ذلك صراحة، وهو ما لم يكن معمول به قبل ذلك، خاصة وأن التشريعات المصرية تمنع أن تكون السفن مرهونة لأي جهة اجنبية، وفي تلك الحالة، سيدخل العديد من المستثمرين الذين يعتمدون على الشراء بهذه الالية من التمويل ولكن بالاعتماد على الشركات الاجنبية.

وتابع " العقاد " المقترح سمح بفتح أعمار السفن التي ترفع العلم المصري، حيث وصلت بالنسبة لسفن البضائع الى ٢٥ عاماً، بعد ان كانت ٢٠ عاماً فقط، و ٢٠ عاماً لسفن الركاب بعد ان كانت ١٥ عاماً، مطالبا بضرورة تنفيذ هذا التعديل على ان يتم مراعاة حالة السفينة، حتى لا يتم اساءة لسمعة السفن المصرية، كما يتم النص على ان تكون تلك السفن مصنفة وفقاً لأحد هيئات التصنيف العالمية، ويتم التأمين عليها بأندية الحماية العالمية.

وأشار إلى أنه بالرغم من أن هذا التعديل سيعمل على زيادة عدد السفن التي سترفع العلم المصري، إلا أنه يجب الأخذ في الحسبان أن العالم يتجه الى السفن الحديثة والتي تعتمد على الأنواع الحديثة من السفن من الميثانول والامونيا.

وأوضح أن التعديلات لم تنص على أي مواد تخص العمالة، حيث تحدد القوانين المعمول بها حالياً على ألا تزيد العمالة الاجنبية على السفن المصرية عن ٥٪، في حين أن الطاقم يكون من ٢٠ - ٣٠ فرداً، بمعنى انه ستم الاستعانة بفرد واحد فقط على السفينة، مطالبا بضرورة فتح هذا البند ليكون ٢٠٪ من عدد طاقم السفينة حتى يتم نقل الخبرات الأجنبية للسوق المحلية، وهو عنصر هام لتطوير الاسطول المحلي.



شهدت الفترة الأخيرة موافقة مجلس الوزراء على عددا من التعديلات بقانون التجارة البحرية، والتي تقدمت بها وزارة النقل، تمهيدا لدخولها مجلس النواب وتعديل القانون، خاصة فيما يتعلق نشاط تملك وتشغيل السفن البحرية.

استطلعت " نافذة الملاحه " رأي السوق الملاحي حول تلك التعديلات، وما ان كانت كافية لزيادة الاسطول الوطني المصري من عدمه، حيث أشار خبراء النقل البحري إلى أن التعديلات تصب جميعها في استهداف زيادة حجم الاسطول الوطني، إلا أن البعض أشار إلى وجود عددا من البنود لابد من وضعها في الحسبان قبل دخول تلك التعديلات لمجلس النواب خاصة فيما يخص إجراءات التسجيل الخاصة بالسفن.

في البداية أشار المهندس أحمد العقاد رئيس شركة ماهوني للملاحه، أن هناك العديد من الإيجابيات التي شملها مقترح التعديلات التشريعية على تملك وتشغيل السفن، والتي من أهمها السماح برفع العلم على السفن العارية، وهو ما لم يكن مسموح به قبل ذلك وهو ما يزيد من السفن المصرية التي ترفع العلم المصري.

من جانبه وصف الدكتور أحمد الشامي، خبير النقل البحري واللوجستيات التعديلات الخاصة بشأن تسجيل السفن التجارية بالخطوة المهمة وتواكب المتغيرات العالمية خاصة إضافة المواد الجديدة الـ ٦ المكرره المنوطة بمُستأجر السفينة الأجنبية والتي قد تكون مدخل لتطبيق ازدواجية العلم، مشيراً أن ذلك كان مطلب المجتمع الملاحي منذ عشرات السنين.

وأضاف أن تعديل أعمار السفن الركاب إلى ٢٠ سنة بدلا من ١٥ سنة و رفع عمر سفن البضائع من ٢٠ إلى ٢٥ سنة خطوة تحتاج إلى إعادة الدراسة أي الإكتفاء بالصلاحيه الفنية للسفينة وليس عمر بناؤها ليكون الاصل الذي نعول عليه هو الحالة الفنية للسفينة.

وقال الشامي، أن مادة شطب السفينة أمر في غاية الأهمية خاصة وأن البيانات المرتبطة بعدد وحجم اى أسطول بحري تكتب طبقا لما هو مسجل حيث تتواجد داخل مصر أكثر من ٣٠ سفينة لا وجود لها ومازالت مسجلة مما يعكس بيانات للأسطول غير دقيقة، بينما تكتفي هيئة السلامة بكتابة ملاحظة السفينة "غير عاملة".

ولفت خبير النقل البحري أن تلك التعديلات ستمهد الطريق إلى تعديل بقية تشريعات وزارة النقل المرتبطة بالنقل البحري والتي تم المطالبة بها خلال السنوات الماضية من قبل السوق الملاحي والتجاري.

ونصت التعديلات التي شملها مشروع القانون المقترح بتعديل بعض أحكام القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ بشأن تسجيل السفن التجارية، على أنه إذا غرقت



خاصة وأنه كان هناك العديد من الشركات الأجنبية قد طلبت رفع العلم المصري على سفنها، وهي سفن اجنبية، ووفقا للقوانين المعمول بها حاليا لا يمكن تنفيذ هذا الطلب إلا بعد أن يتم تعديل القوانين الحالية.

وتوقع أن تشهد الفترة المقبلة، وفور صدور التعديلات من مجلس النواب لتعديل القوانين المنظمة للتجارة البحرية، أن تزداد عدد السفن الرافعة للعلم المصري، خاصة وأنه تم رفع عمر السفينة الخاصة بالبضائع العامة الى ٢٥ عاما بدلا من ٢٠ عاما فقط.

وطالب عدلي بضرورة الغاء البنود الخاصة بتسجيل السفن في الشهر العقاري، والذي يسبب في الهروب الى اعلام أخرى اجنبية، حيث يتكلف مبالغ طائلة من المستثمرين، مشيراً إلى أنه على سبيل المثال فيتم تنفيذ إجراءات البيع والشراء للسيارات بالشهر العقاري، بينما يتم التسجيل الخاص بالسيارة في إدارة المرور، وهو ما يمكن أن يتم تنفيذه بنشاط السفن ليتم تسجيلها بهيئة السلامة البحرية، وهي السلطة المصرية المخولة بهذا الشأن.

من جانبه وصف الدكتور أحمد الشامي، خبير النقل البحري واللوجستيات التعديلات الخاصة بشأن تسجيل السفن التجارية بالخطوة المهمة وتواكب المتغيرات

كما أشار " العقاد" إلى أن التعديلات لم تقترب من البنود الخاصة بموافقة وزير النقل على بيع السفينة، في حين أن كافة المذكرات التي تمت في هذا الشأن من السوق الملاحية، حول تطوير الاسطول، ضرورة الغاء هذا البند.

كما لم يتم النص على عدم تسجيل السفن بالشهر العقاري، وهو أحد الشروط التي تعمل على عزوف المستثمرين للدخول في نشاط تملك وتشغيل السفن المصرية، حيث تشترط القوانين الحالية أن يتم التسجيل بالشهر العقاري، في حين كانت مطالبة الشركات أن يكون التسجيل لدى هيئة السلامة البحرية.

وتابع رئيس شركة ماهوني للملاحة، أن التعديلات الجديدة فتحت الباب على مصراعية لإزدواجية العلم، بمعنى أنه يتم شراء السفينة بعلم أجنبي ويتم رفع العلم المصري عليها أيضا، مطالبا بضرورة ان تكون لمدة محددة ولتكن عامين، حتى لا يستفيد من هذا الشرط المستثمرين الاجانب على حساب المستثمرين المحليين، وبعدها يتم الشراء للسفينة لتكون رافعة العلم المصري فقط.

بدوره أشار أسامه عدلي رئيس لجنه العلاقات الخارجية بغرفة ملاحه الاسكندرية، أنه تم عقد بين شركات ملاك السفن وأصحاب الترسانات ووزير النقل الفريق كامل الوزير، وتم عرض أهم مطالب الشركات لتشجيع تملك وتشغيل السفن التي ترفع العلم المصري.

وأضاف أن معظم طلبات المستثمرين تم الاستجابة لها في تلك التعديلات الجديدة،

وترسالة بناء السفينة ومكان وتاريخ بنائها، واسم وعنوان وجنسية المالك لدى دولة العلم الأصلي، واسم الرّبان ورقم شهادته، وتُصدر الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية، عقب استيفاء الاشتراطات المطلوبة شهادة تسجيل للسفينة سارية المفعول طوال فترة الإيجار، وعلى مُستأجر السفينة الطالب تجديد تسجيلها لدى "الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية" أن يتقدم بطلبه قبل انتهاء سريان مفعول شهادة التسجيل بمدة شهر على الأقل، بذات البيانات والشروط الواردة بهذه المادة على أن يُرفق به عقد إيجار جديد، وإلا شطب تسجيلها بانتهاء فترة الإيجار.

فيما نصّت المادة "٦ مكرراً ١"، على أنه يجب على مالك السفينة المصرية غير المُجهزة الذي يرغب في تأجيرها، وتعليق تسجيلها تحت العلم المصري بغرض تسجيلها تحت علم أجنبي أن يُقدم طلباً بذلك إلى الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية مشتملاً على: اسم وعنوان وجنسية المُستأجر، وبيانات شركة الإدارة المُعينة للسفينة خلال فترة إيجارها وفقاً لمتطلبات المدونة الدولية لإدارة السلامة، وبيانات هيئة التصنيف الدولية التي ستتولى الإشراف على السفينة خلال فترة الإيجار، وبيانات الدولة التي ستخضع السفينة لكامل ولايتها ورقابتها، وبيانات بشأن عدم وجود رهن مُشهر بسجل السفينة بمكتب التسجيل، ما لم ينزل الدائن المُرتهن عنه في عقد الإيجار، أو يُوافق على الإيجار أو يُجيزه لاحقاً كتابة،

ومع عدم الإخلال بأي عقوبة أشد، منصوصٌ عليها في قانون العقوبات أو في أي قانون آخر، يُعاقب بالعقوبة المنصوص عليها في الفقرة السابقة كل مالك أو مستقل أو مُجَهِّز أو رِبان أخفى أو شوّه أو طمس أو محا أي بيان من البيانات المنصوص عليها في المادة (٨) من هذا القانون "القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ بشأن تسجيل السفن التجارية" إلا إذا كان ذلك بقصد التخلص من الوقوع في أسر العدو.

كما نص مشروع القانون على تعديلات في شأن العقوبات لكل من أهمل في صيانة البيانات المنصوص عليها في المادة (٨) من هذا القانون "القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ بشأن تسجيل السفن التجارية"، وكل من حاز شهادة تسجيل سفينة وامتنع عن تسليمها لصاحب الحق في استعمالها.

ونص مشروع القانون بتعديل بعض أحكام القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ بشأن تسجيل السفن التجارية على إضافة مادتين جديدتين برقمي (٦) مكرراً و(٦) مكرراً ١، حيث نصت المادة رقم " ٦ مكرراً" على أنه "على مُستأجر السفينة الأجنبية غير المُجهزة ومُستأجر السفينة تمويلياً، بحسب الأحوال، ويرغب في تسجيلها في أحد الموانئ لرفع العلم المصري عليها طول فترة الإيجار أن يُقدم طلباً بذلك إلى "الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية" مشتملاً على: اسم السفينة الحالي وأسمائها السابقة وبيانات تسجيلها السابق،

السفينة أو احترقت أو كُسرت أو استولى عليها العدو أو هُلكت، وجب على المالك أو المُستغِل أو المُجَهِّز أو الرِبان إبلاغ "الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية" أو "مكتب التسجيل" في الحال وإعادة شهادة التسجيل إليه إذا كان ذلك ممكناً، وفى حالة إذا انتقلت ملكية السفينة لأجنبي، وجب إبلاغ مكتب التسجيل بذلك وإعادة شهادة التسجيل إليه، فإذا حدث هذا الانتقال في الخارج سلّمت شهادة التسجيل إلى أقرب قنصلية مصرية، وأن تقوم "الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية" في الحالات المُتقدمة بشطب تسجيل السفينة من سجل السفن.

كما نصت التعديلات على أن يُعاقب بالحبس مدة لا تقل عن ثلاثة أشهر وبغرامة لا تقل عن مائة ألف جنيه، ولا تزيد على مليون جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من يُسيّر تحت العلم المصري سفينة غير مسجلة، ويجوز الحكم بمصادرة السفينة.

كما يُعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تقل عن خمسين ألف جنيه، ولا تزيد على خمسمائة ألف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من سيّر سفينة بناءً على شهادة بطل مفعولها.

ومع عدم الإخلال بأي عقوبة أشد، منصوصٌ عليها في قانون العقوبات أو في أي قانون آخر، يُعاقب بالعقوبة المنصوص عليها في الفقرة السابقة كل مالك أو مستقل أو مُجَهِّز أو رِبان أخفى أو شوّه أو طمس أو محا أي بيان من البيانات

السفن، فقد تضمنت التعديلات النص على أنه يُشترط لرفع العلم المصري على أية سفينة أو وحدة بحرية حديثة الإنشاء أن تعتمد رسوماتها ومواصفاتها من الجهة المختصة، وأن يتم بناؤها تحت إشرافها أو إشراف من تعهد إليه بذلك.

كما نصت التعديلات على أنه إذا كانت السفينة أو الوحدة البحرية مسجلة بدولة أجنبية فيشترط لرفع العلم المصري عليها ألا يزيد عمرها على خمسة وعشرين عاماً، عدا سفن الركاب فيشترط ألا يزيد عمرها على عشرين عاماً، ويحتسب عمر السفينة أو الوحدة البحرية المسجلة بدولة أجنبية من تاريخ البناء الثابت بشهادة التسجيل الدائمة الصادرة لها من دولة علمها.

ويجب قبل شراء أو إيجار السفينة الأجنبية غير المجهزة، أو السفينة الأجنبية المؤجرة تمويلياً، أو الوحدة البحرية بغرض تسجيلها في مصر تقديم الرسومات والمستندات الخاصة بها إلى الجهة المختصة لفحصها ومعاينتها على نفقة صاحب الشأن في أي مكان يختاره لتقدير مدى صلاحيتها للغرض المشتراة أو المؤجرة من أجله.

كما وافق مجلس الوزراء على مشروع قانون بتعديل بعض أحكام قانون التجارة البحرية الصادر بالقانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠، وتضمنت التعديلات استبدال نص المادة رقم (٥) من القانون بالنص التالي: "مع عدم الاخلال بالأحكام المنصوص عليها في قوانين خاصة، تكتسب السفينة الجنسية المصرية إذا كانت مسجلة في أحد موانئها، وكانت مملوكة لشخص طبيعي أو اعتباري يتمتع بالجنسية المصرية، أو كانت السفينة غير المجهزة مؤجرة لشخص طبيعي أو اعتباري يتمتع بالجنسية المصرية، وذلك طوال مدة الإيجار وعلى ألا تقل عن سنتين، أو إذا كانت السفينة غير المجهزة مؤجرة تمويلياً لشخص طبيعي أو اعتباري يتمتع بالجنسية المصرية وذلك طوال مدة الإيجار".

وأشار التعديل إلى أنه في جميع الأحوال، إذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع أو تعدد مستأجروها يشترط لاكتسابها الجنسية المصرية أن تكون أغلبية الحصص المملوكة أو المؤجرة لمصريين، ويجوز تعليق تسجيل السفينة المصرية غير المجهزة المؤجرة بغرض تسجيلها تحت علم أجنبي طوال فترة الإيجار.

فضلاً عن ضرورة اشتغال الطلب المقدم على عدم وجود تأشير بالحجز في سجل السفينة بمكتب التسجيل، وفي جميع الأحوال يُرفق بهذا الطلب جميع المستندات والوثائق وبوجه خاص سند الإيجار لمدة لا تقل عن سنتين.

كما نصت أنه "على مالك السفينة طالب تجديد تعليق تسجيل السفينة تحت العلم المصري أن يتقدم للهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية قبل انتهاء سريان مفعول شهادة تعليق التسجيل، بمدة شهر على الأقل بذات البيانات والشروط الواردة بهذه المادة، وتصدر الهيئة المذكورة شهادة بذلك".

وفيما يتعلق بمشروع القانون الخاص بتعديل بعض أحكام القانون رقم ١٥٦ لسنة ١٩٨٠ في شأن رسوم التفتيش البحري، حددت التعديلات فئات الرسوم التي تحصلها الإدارة المركزية لرقابة دولة العلم بالهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية مقابل أداء الخدمات المختلفة، وذلك بأي وسيلة من وسائل الدفع غير النقدي المقررة بقانون تنظيم استخدام وسائل الدفع غير النقدي الصادر بالقانون رقم ١٨ لسنة ٢٠١٩.

ومن بين الخدمات المشار إليها، خدمات تسجيل سفينة أو وحدة بحرية لأول مرة تحت العلم المصري، وإعادة التسجيل أو تعديل الملكية أو الحمولة أو الآلات المَسيّرة، وتسجيل السفينة الأجنبية غير المجهزة والمستأجرة لأول مرة تحت العلم المصري، أو إجراء تسجيل السفينة الأجنبية غير المجهزة والمستأجرة تمويلياً لأول مرة تحت العلم المصري، أو إعادة إجراء تسجيل السفينة غير المجهزة المستأجرة أو سفينة أجنبية مستأجرة تمويلياً عقب إتمام إجراءات شطبها، وغير ذلك من الخدمات.

وعن مشروع القانون الخاص بتعديل بعض أحكام القانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ في شأن سلامة

ميرسك وهاباج لويد تستأجران المزيد من السفن قبل إطلاق تحالف جيميني

بين ٩٤ و١٠٠ شهر، قال متحدث باسم شركة النقل الألمانية Container News أن شركة Hapag-Lloyd استأجرت السفينة في عام ٢٠٢٢ كجزء من استراتيجية أوسع لتوسيع الأسطول، والتي تضمنت حزمة من السفن المؤمنة لعقود طويلة الأجل بأسعار جذابة، مع تحديد موعد التسليم في عام ٢٠٢٤.

وقالت: "تم الاتفاق على هذه العقود بشكل مستقل عن أي اعتبارات تتعلق بتعاون Gemini".

وصرح متحدث باسم شركة ميرسك في بيان له اليوم قائلا: بالإضافة إلى خدمات الخطوط الرئيسية، قدمنا مفهومًا جديدًا تمامًا لخدمات النقل المكوكية، على سبيل المثال، ١٣ خدمة جديدة في أوروبا و١٢ في آسيا، حيث من المقرر أن توفر خدمات النقل المكوكية هذه دعمًا إقليميًا واسع النطاق للخطوط الرئيسية".



استأجرت شركتي ميرسك وهاباج لويد المزيد من السفن لتوسيع أساطيلهما قبل إطلاق شراكتهما في تحالف جديد يحمل اسم "جيميني كووبرينج" والذي سينطلق في فبراير ٢٠٢٥.

استأجرت ميرسك سفينة بورتسموث التي يبلغ وزنها ٢٤٧٨ وحدة مكافئة لعشرين قدمًا والتي بناها كوينبولك مانجمنت عام ٢٠٠٤ لمدة عامين مقابل ٢٤٢٥ دولارًا أمريكيًا في اليوم.

كما قامت شركة النقل الدنماركية بإصلاح سفينة San Alberto التي يبلغ وزنها ١٨١٩ وحدة مكافئة لعشرين قدمًا والتي تم بناؤها في عام ٢٠٠٧، وسفينة AS Serena التي يبلغ وزنها ١٧١٣ وحدة مكافئة لعشرين قدمًا والتي تم بناؤها في عام ٢٠٠٧، وسفينة Annaba التي يبلغ وزنها ١٥٧٨ وحدة مكافئة لعشرين قدمًا والتي تم بناؤها في عام ٢٠٠٦ والتي يملكها بيتر دوهل لمدة تتراوح بين ثمانية أشهر وعام، بأسعار يومية تتراوح بين ١٧٥٠ دولار أمريكي و ٢٠٥٠ دولار أمريكي.

ذكر تقرير شركة Linerlytica، المتخصصة في الشحن البحري، أن شركة Maersk كانت نشطة بشكل خاص في الشهر الماضي، بما في ذلك التركيبات المستقبلية الممتدة إلى الربع الأول من عام ٢٠٢٥ حيث تحاول تأمين السفن لتغطية متطلبات الحمولة للعام المقبل عندما من المقرر أن تبدأ شركة Gemini الجديدة في العمل في فبراير".

في حين ذكرت شركة Linerlytica أن شركة Hapag-Lloyd استأجرت سفينة Laem Chabang Express التي يبلغ وزنها ١.١٠٠ حاوية مكافئة والتي تم بناؤها عام ٢٠١٨ من Seaspan Corporation مقابل ٣٢٠٠ دولار أمريكي يوميًا لمدة تتراوح






PAN MARINE SHIPPING SERVICES
AS AGENT FOR
EMIRATES SHIPPING LINE
DIRECT SERVICE
EGYPT "SOKHNA" - KSA "JEDDAH" - UAE "JEBEL ALI"
TRANSHIPMENT
INDIA - MIDDLE EAST - EAST AFRICA - FAR EAST

Alexandria Head Office
Marhaba Tower, Fouad Street, Off-Horeiya Road, Raml Station-21131, Alexandria - Egypt.
☎ +203 391 3820
☎ +203 391 3829

Sokhna Office
The Third Sector of North-West Gulf of Suez Economic Zone, Teda Building, Office # 605 Ain Sokhna, Suez, Egypt.
☎ +206 235 972 21
☎ +206 235 972 22

Cairo Office
Marine Tower, 11 El Safa Street, Sheraton Buildings, Heliopolis, Cairo, Egypt.
☎ +202 226 64010/11
☎ +202 226 75227

✉ import@eg.emiratesline.com
✉ export@eg.emiratesline.com

www.pan-marine.net

هيئة ميناء الإسكندرية تستضيف وفدا من ١٧ دولة أفريقية لدعم التعاون المشترك

والعمليات التشغيلية وبناء القدرات وإثراء الحركة التجارية البينية.

كما تطرق النقاش إلى كيفية دعم العمليات اللوجستية ودمج التكنولوجيا والتقنيات الحديثة في الأنشطة المينائية المختلفه وكيفية تحقيق ترابط وتكامل بين الموانئ ووسائل النقل متعددة الوسائط واستغلال موقع ميناء الإسكندرية الجغرافي وإمكانياته وطاقاته الاستيعابية في أن يكون محورا إقليميا للنقل البحري ومنفذا رئيسيا للتجارة بين الدول الأفريقية وقارتي أوروبا وآسيا.

تأتي الزيارة في ظل التوجه العام للدولة وتوجيهات الفريق كامل الوزير نائب رئيس مجلس الوزراء للتنمية الصناعية ووزير الصناعة والنقل نحو توسيع آفاق التعاون مع الدول الأفريقية الشقيقة وتقديم كافة سبل الدعم والشراكة التجارية والاقتصادية.

كما شملت الزيارة بناء على توجيهات اللواء بحري أحمد حواش رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة لميناء الإسكندرية جولة ميدانية لتفقد الأرصفة والساحات بالميناء ومحطة الركاب البحرية وغيرها من المرافق المينائية وكيفية تنفيذ العمليات التشغيلية فيما يتعلق بالملاحة البحرية للسفن والإرشاد والقطر وأيضا تفقد الهويس الرابط بين البحر المتوسط ونهر النيل في إطار توسع هيئة الميناء في استخدام وسائل النقل المختلفة لنقل البضائع من وإلى الميناء سواء بالطريق البري أو السكك الحديدية أو النقل النهري.



استضافت الهيئة العامة لميناء الإسكندرية، اليوم، بالتنسيق والتعاون مع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري وفدا أفريقيا كبيرا يضم ممثلي ١٧ دولة من متخذي القرار في مجال النقل البحري.

وشمل اللقاء التعرف على إمكانيات الهيئة العامة لميناء الإسكندرية وما تشهده من تطورات ضخمة وبحث سبل تدعيم العلاقات المشتركة مع الأشقاء الأفارقة في مجال تطوير النقل البحري والموانئ

الاتحاد الأوروبي يوافق على استئناف استيراد الأسماك من مصر.. والصادرات قد تصل إلى ٢٠ مليون دولار

مخصصة لتصدير منتجاتها لدول أوروبا، مشيرا إلى أنه من المتوقع أن تصل الصادرات المصرية من السمك لدول الاتحاد الأوروبي إلى ٣٠ مليون دولار.

وأضاف، أن تصدير الأسماك إلى سوق الاتحاد الأوروبي توقف منذ قرابة ٧ سنوات، وذلك بسبب اشتراطات الاتحاد الأوروبي في استقبال السلع الغذائية، مشيرا إلى ان الاتحاد الأوروبي من أهم الأسواق المستهدفة لصادرات السمك خلال الفترة المقبلة، ضمن خطة الوصول للصادرات إلى ١٠٠ مليار دولار سنويا.

وأوضح المنشاوي، أن الفترة الأخيرة شهدت زيادة الرقابة على المزارع ومصادر الأسماك حتى يتم الوفاء بطلبات الدول التي تحتاج إلى البروتين المصري خاصة من السمك.

وخلال يوليو الماضي، بحث الدكتور طارق الهوى رئيس الهيئة القومية لسلامة الغذاء مع كريستن بيجر سفير الاتحاد الأوروبي بمصر و نيكولاس زيميز مستشار سفير الاتحاد الأوروبي ورئيس قسم التجارة والعلوم والمشاريع، سبل أوجه الدعم من قبل المفوضية الأوروبية لهيئة سلامة الغذاء وتعزيز التبادل التجاري فيما يخص المنتجات الغذائية بين مصر والاتحاد الأوروبي.

وتنتج مصر قرابة ٢,٤ مليون طن، وتحتل المركز الرابع عالميا والدولى أفريقيا في هذا النشاط، وتستهدف مصر أصناف يتم تصديرها للسوق الاوربي، أهمها البلطي والحنيس والوقار واللوت والكارتش.

وأكد ان الشعبة تسعى لتشجيع استزراع بعض أنواع الأسماك التي يتم استيراد مصنعاتها والتدريب علي كيفية تحقيق ذلك علي أرض الواقع وذلك لتخفيض أرقام الواردات في الموازنة العامة للدولة، وكذا تشجيع زراعة الاصناف المؤهلة للتصدير، وعقد دورات متخصصة للتشجيع علي عمليات الاستزراع طبقا لاشتراطات الهيئة القومية لسلامة الغذاء لتقابل متطلبات الاتحاد الأوروبي.



كشف الدكتور هاني المنشاوي عضو مجلس إدارة جمعية رجال أعمال الإسكندرية، ورئيس شعبة السمك باتحاد الصناعات المصرية، عن الانتهاء من الاجراءات الخاصة بإعادة تصدير الأسماك إلى سوق الاتحاد الاوربي بعد توقف دام لمدة ٧ سنوات.

وأضاف في تصريحات خاصة لـ " المال " أن المفاوضات بدأت منذ قرابة العام بين الاتحاد الأوروبي والجانب المصري، ممثلا في هيئة سلامة الغذاء واتحاد الصناعات المصرية، وشركات انتاج الأسماك لإعادة تصدير الأسماك لدول الاتحاد الأوروبي.

وتابع " المنشاوي " أن ممثلي الاتحاد الأوروبي قاموا بمعاينة ١٧ مصنع للأسماك وسفن للصيد

«الجمارك» تصدر منشورا حول تخفيضات المرحلة الثامنة للسلع الواردة من تجمع الميركسور

هذا التجمع الأرجنتين والبرازيل والأوروغواي وباراجواي، ووفق هذه الاتفاقية تدخل المنتجات المصرية إلى هذه الدول بخفض جمركى لبعض السلع وصولا إلى التحرر الكامل من الجمارك وكذلك العكس.

واتفق وزراء التجارة فى دول تجمع الميركسور ووزير التجارة والصناعة المصري، ١٤ أغسطس ٢٠٠٦ ، على تفعيل الاتفاقية التجارية الإطارية الموقع عام ٢٠٠٤ بين الطرفين، وقد اتفق الوزراء على البدء فى تشكيل لجان للتفاوض بين الطرفين لعقد اتفاق تجارة حرة، وبعدها تم عقد الجولة الأولى للمفاوضات فى مصر بتاريخ ١٦ أكتوبر ٢٠٠٨، تبعها عقد أربع جولات تفاوضية خلال الفترة ١٢ - ١٥ يوليو ٢٠١٠ بالأرجنتين وخلال الجولات الخمس التى عقدت بين مصر ودول تجمع الميركسور، توصل الجانبين إلى شكل نهائى للاتفاق ودخلت حيز التنفيذ بعد توقيع البرلمان الأرجنتينى عليها وجرت بدأ تنفيذ الاعفاء الجمركى منذ سبتمبر ٢٠١٧.

تضم دول تجمع الميركسور أكثر من ٢٥٠ مليون نسمة بنسبة ناتج محلى إجمالى يبلغ تريليون دولار أمريكى أو ما يوازى نحو ٧٦٪ من الناتج المحلى الإجمالى فى أمريكا اللاتينية، وهو ما يعنى أنه سوق استهلاكى عملاق، يمكن لمصر استغلال ذلك والنفاد بصادراتها إلى تلك الأسواق، والاستفاد من الخفض الجمركى، مما يعود بالإيجاب على قطاع التصدير، وتحسن الميزان التجارى، وكذلك يزيد الطلب على المنتج المصرى.

واشتملت بنود الاتفاقية على إزالة القيود على الصادرات والواردات المتبادلة بين الطرفين، والعوائق الفنية أمام التجارة، وإجراءات مكافحة الدعم والإغراق، وإجراءات الوقاية، وعملية التقييم الجمركى على أن يتم ذلك على عدة مراحل تضم قوائم بالسلع ونسب خفض لها.

وتضم القائمة الأولى إعفاء فوري بمجرد دخول الاتفاق حيز النفاذ وبدأت فى سبتمبر ٢٠١٧، القائمة الثانية: تخفيض ٢٥٪ سنوياً من تاريخ دخول الاتفاق حيز النفاذ، والقائمة الثالثة: تخفيض ١٢,٥٪ سنوياً من تاريخ دخول الاتفاق حيز النفاذ.

أما القائمة الرابعة فتشمل تخفيضا ١٠٪ سنوياً من تاريخ دخول الاتفاق حيز النفاذ، بينما القائمة الخامسة، فتشمل السلع الحساسة التى سيتم تحديد كيفية تحريرها من خلال أعمال اللجنة المشتركة.

وتم الاتفاق بين طرفى الاتفاقية على اعتماد نسبة ٤٥٪ نسبة مكون أجنبى كحد أقصى من سعر باب المصنع وتمنح باراجواي معاملة استثنائية حيث لا تزيد نسبة المكون الأجنبى عن ٥٥٪ ، بالإضافة إلى اعتماد قواعد منشأ تفصيلية.



أصدرت مصلحة الجمارك المصرية، منشور اتفاقيات رقم ٢٤ لسنة ٢٠٢٤، بخصوص نسبة التخفيضات الجمركية المقررة مع دول تجمع الميركسور.

وجاء المنشور بناء على خطاب مدير عام الادارة العامة للاتفاقيات والتعاون الدولي، الدكتورة أمل أحمد، بمصلحة الجمارك المصرية.

وأشارت مسئولة مصلحة الجمارك إلى أنه بالإشارة إلى نص المادة ١١ من بروتوكول اتفاقية التجارة الحرة بين مصر ودول تجمع الميركسور، والتي دخلت حيز التنفيذ اعتبارا من أول سبتمبر ٢٠١٧، والمعلنة بمنشور الاتفاقيات رقم ٣٧ لسنة ٢٠١٧ ، فإن نسب التخفيضات الجمركية المقررة للمرحلة الثامنة للسلع الواردة من دول تجمع الميركسور والتي تشمل (الأرجنتين والبرازيل وأوروغواي وباراجواي) والتي سيتم العمل بها اعتبارا من اول سبتمبر الجارى.

وأكدت ان تلك النسبة بالنسبة للمنتجات المدرجة بالفئة (ج) سيتم رفع نسبة التخفيض ليصبح ١٠٠٪ من رسم الوارد بدلا من ٨٧,٥٪، بالنسبة للمنتجات المدرجة بالفئة (د) سيتم رفع نسبة التخفيض ليصبح ٨٠٪ من رسم الوارد بدلا من ٧٠٪، وبالنسبة للمنتجات المدرجة بالفئة (هـ) فم نواف بأي تعليمات بشأنها حتى الآن.

وتعد اتفاقية الميركسور هي اتفاقية تجارة حرة بين مصر ودول تجمع الميركسور والذي يعتبر تكتلا اقتصاديا للسوق المشتركة لدول جنوب أمريكا اللاتينية، ويضم

وزير النقل يحدد تعيين «الجزيري» رئيساً لهيئة السلامة البحرية

وفى عام ١٩٠٥ ضم الميناء الخارجى للإسكندرية إلى الميناء الداخلى وأصبحت السلطة تختص بالإشراف على موانئ: (الإسكندرية - السويس - بورسعيد - دمياط - رشيد وكذلك تشرف على منائر البحرين المتوسط والأحمر).

وفى عام ١٩١٩ أنشئت وزارة المواصلات وتبعت لها مصلحة باسم "مصلحة الموانئ والمنائر، وفى ١٥/١١/١٩٦٧ صدر قرار جمهورى رقم ٦٢ لسنة ١٩٦٧ بنقل تبعية مصلحة الموانئ والمنائر إلى وزارة النقل.

وفى ٢٣-٩-١٩٧١ صدر قرار جمهورى رقم ٢٤٢ لسنة ١٩٧١ بشأن تنظيم الجهاز الحكومى بالدولة متضمناً تبعية مصلحة الموانئ والمنائر إلى وزارة النقل البحرى، بينما فى ٢٧-١-١٩٩٩ صدر قرار جمهورى رقم ٣٦ لسنة ١٩٩٩ بشأن تنظيم وزارة النقل وتبعية مصلحة الموانئ والمنائر لوزارة النقل.

وفى ٩-١٢-٢٠٠٤ صدر قرار جمهورى رقم ٣٩٩ لسنة ٢٠٠٤ بتحويل مصلحة الموانئ والمنائر إلى الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية على أن تكون لها شخصية اعتبارية مستقلة وتتبع لوزير النقل مباشرة.



قرر وزير النقل الفريق مهندس كامل الوزير التجديد للواء أركان حرب حسين مصطفى حسين الجزيري، كرئيس لمجلس ادارة الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية.

وكان قد تم اختيار اللواء حسين الجزيري في ١٩ . ٢٠ ليرأس مجلس إدارة الهيئة خلفا للواء بحري خالد زهران الذي عاد لعمله الأساسي مستشارا بقطاع النقل البحري وقتها.

يشار إلى أن وزير النقل أوضح في ١٩ . ٢٠ أن تعيين "الجزيري" يأتي بهدف ضخ دماء جديدة في أحد أهم الهيئات البحرية المصرية خاصة مع الاهتمام الكبير الذي توليه وزارة النقل لتعظيم الاستفادة من النقل البحري في دعم الاقتصاد القومي.

وفي عام ١٨٨٠ أنشئت بوزارة الداخلية إدارة خاصة لهذا الغرض ثم نقلت تبعيتها إلى وزارة الأشغال، وفى عام ١٨٧٠ أنشئت بوزارة الداخلية إدارة خاصة لهذا الغرض.

وفى عام ١٨٨٠ نقلت تبعيتها لوزارة الأشغال، وفى عام ١٨٨٤ أنشئت بوزارة المالية مصلحة سميث "مصلحة الليمانات والفنارات" وكانت تشرف على الميناء الداخلى للإسكندرية.

وفى عام ١٩٠٥ ضم الميناء الخارجى للإسكندرية إلى الميناء الداخلى وأصبحت السلطة تختص بالإشراف على موانئ: (الإسكندرية - السويس - بورسعيد - دمياط - رشيد وكذلك تشرف على منائر البحرين المتوسط

تقرير:

الموانئ حول منطقة البحر الأحمر تعاني من انخفاض حاد في مكالمات الخطوط الملاحي

بالإضافة إلى ذلك، شهد البحر الأحمر التأثير الأكثر دراماتيكية، مع انخفاض بنسبة ٨٥٪ في متوسط مكالمات الموانئ الشهرية في عام ٢٠٢٤، وانخفض العدد من أكثر من ٢٠٠ مكالمة شهرياً إلى أقل من ٤٠ بين يناير ويونيو ٢٠٢٤. وبحلول يوليو ٢٠٢٤، انخفض الرقم تضاعفت إلى ٦٠ مكالمة، ولكن لا يزال من غير المؤكد ما إذا كانت هذه الزيادة ستستمر أم أنها مجرد تقلب مؤقت.

وفي البحر الأحمر، كانت الموانئ الأكثر تضرراً هي ميناء جدة والملك عبد الله. اعتباراً من يناير ٢٠٢٤ فصاعداً، توقفت شركات النقل تماماً عن إدراج ميناء الملك عبد الله في طرق خدماتها في أعماق البحار، كما شهدت جدة أكبر انخفاض، وصلت نسبته إلى ٧٤٪ في مكالمات الموانئ من ديسمبر ٢٠٢٣ إلى يناير ٢٠٢٤.

ورغم حدوث انتعاش طفيف في يوليو ٢٠٢٤، إلا أن ميناء جدة لا تزال في المتوسط ٣٧ مكالمة شهرياً فقط، وهو انخفاض كبير عن متوسط ما قبل الأزمة البالغ ١٣٥ مكالمة شهرية.

وفي شرق البحر الأبيض المتوسط، كانت بيرايوس وبورسعيد الأكثر تضرراً، بينما في خليج عدن، شهدت صلالة انخفاضاً في مكالمات الموانئ البحرية العميقة بنسبة ٥٠٪ تقريباً بين يناير وفبراير ٢٠٢٤.

وفيما يتعلق بموثوقية الجدول الزمني، عادت منطقة البحر الأحمر وشرق البحر الأبيض المتوسط إلى مستويات ما قبل الأزمة، لكن خليج عدن لا يزال متخلفاً. كما كان هناك تحسن في متوسط تأخير وصول السفن المتأخرة في جميع المناطق الثلاث. وبعد ارتفاعها إلى ١٠-١٤ يوماً في يناير ٢٠٢٤، انخفضت التأخيرات منذ ذلك الحين إلى مستويات ما قبل الأزمة والتي كانت تتراوح بين ٤-٥ أيام.



ذكر تقرير صادر عن شركة أبحاث النقل البحري "Sea-In-telligence" إلى أنه "مر الآن أكثر من نصف عام على بداية أزمة البحر الأحمر، ولا يزال التأثير الشديد على صناعة شحن الحاويات مستمراً بلا هوادة".

وفقاً لشركة تحليل البيانات الدنماركية، يسلط التقرير الضوء على عدد موانئ المياه العميقة في المناطق الرئيسية القريبة من قناة السويس - وهي شرق البحر الأبيض المتوسط (East MED)، والتي تقع بها عددا من الموانئ المصرية مثل بورسعيد ودمياط، وموانئ خليج عدن، والبحر الأحمر.

وفي شرق المتوسط، كان العدد الإجمالي لمكالمات الموانئ الشهرية من الخطوط الملاحية آخذاً في الانخفاض بالفعل قبل الأزمة، لكن يناير ٢٠٢٤ شهد انخفاضاً كبيراً على أساس شهري بنسبة ٢٢٪.

ومقارنة بمتوسط ما قبل الأزمة، وصل الانخفاض في عام ٢٠٢٤ إلى ٣٣٪، كما لوحظ انخفاض مماثل بنسبة ٣٣٪ في خليج عدن، حيث انخفضت مكالمات الموانئ الشهرية من حوالي ١٠٠ إلى ٦٠-٧٠ في عام ٢٠٢٤، وعلى الرغم من أن المنطقتين أظهرتا علامات بطيئة على التعافي، إلا أن التقدم كان محدوداً.

مجلس إدارة نقابة المهندسين يتفقد المشروعات التطويرية والاستثمارية بميناء الإسكندرية

التطويرية والاستثمارية العملاقة التي يتم تنفيذها حالياً بمينائي الإسكندرية والدخيلة باعتبارهم إنجازي هندسي وفني يتم على أرض مصر بأيدي مصرية.

كما شملت الزيارة التعرف على الإمكانيات التدريبية المتوفرة في الميناء والتي تخدم العملية التدريبية الخاصة بالأعمال الهندسية بتخصصاتها المختلفة وذلك في ظل بروتوكول التعاون الموقع بين الهيئة العامة لميناء الإسكندرية ونقابة المهندسين الفرعية بالإسكندرية في النواحي التدريبية المختلفة.

وتفقد الوفد يصاحبه المهندس أحمد البربري مدير عام التدريب بميناء الإسكندرية والمختصين بإجراء جولة ميدانية لتفقد عدد من التطويرات التي تشهدها ميناء الإسكندرية والتي شملت زيارة متحف الميناء التاريخي ومطبة الركاب البحرية والورش الرئيسية بالميناء ورصيف الخدمات البحرية ومعامل حماية البيئة ومحطة تحيا مصر متعددة الأغراض.

في ختام الزيارة أشاد أعضاء مجلس إدارة نقابة المهندسين بالإنجازات التي تتم بالميناء والأعمال الهندسية المتميزة التي تتم على أعلى مستوى فني وتقني واستعدادهم التام لتدعيم التعاون المشترك سواء من حيث تقديم الاستشارات الهندسية أو تبادل التدريب في ظل ما يوفره ميناء الإسكندرية من مجال واسع للتدريب الهندسي العملي على أرض الواقع.



استقبلت الهيئة العامة لميناء الإسكندرية برئاسة اللواء بحري أحمد حواش، رئيس مجلس الإدارة، أعضاء مجلس إدارة نقابة المهندسين برئاسة الدكتور محمد هشام سعودي رئيس نقابة المهندسين بالإسكندرية، وذلك أثناء زيارتهم لميناء الإسكندرية للتعرف على المشروعات

شركتا ZIM و MSC تعلنان عن تعاون جديد في التجارة عبر المحيط الهادئ

(ZXB ZIM Xpress Baltimore): سنغافورة - كاي ميب - هايفونج - يانتيان - قناة بنما - قرطاجنة - تشارلستون - سافانا - جاكسونفيل - نيويورك - بالتيمور - قناة السويس - سنغافورة

زيم نورث ستار (ZNS): بوسان - تشينغداو - شنغهاي - نينغبو - بوسان - قناة بنما - نيويورك - نورفولك - بالتيمور - قناة بنما - بوسان.

(ZCP ZIM Container Service Pacific): نانشا - يانتيان - شيامن - نينغبو - شنغهاي - بوسان - مانزانيلو، MX - قناة بنما - كينغستون - سافانا - تشارلستون - ويلمنجتون - كينغستون - قناة بنما - نانشا.

(ZGC ZIM Gulf Central China Xpress): نينغبو - شنغهاي - بوسان - قناة بنما - موباي - هيوستن - نيو أورليانز - ميامي - فريبورت - قناة بنما - رودمان - نينغبو.

(ZSL ZIM South Lotus): كاي ميب - شيامن - يانتيان - بوسان - لازارو كارديناس - قناة بنما - هيوستن - موباي - تامبا - ميامي - قناة السويس - كاي ميب.

قال إيلي جليمان، الرئيس والمدير التنفيذي لشركة ZIM، إن التعاون مع MSC هو "النتيجة المباشرة لبرنامج تجديد أسطولنا الذي عزز بشكل كبير مكانة ZIM التنافسية، لا سيما في التجارة بين آسيا والساحل الشرقي للولايات المتحدة."

وأضاف: "تماشياً مع تركيز ZIM على إزالة الكربون، ستعمل هذه الشراكة على تعزيز الاستخدام الأكبر لجمولات أكبر وأكثر صداقة للبيئة، بما في ذلك السفن التي تعمل بالغاز الطبيعي المسال. أنا فخور بأن ZIM هي أول شركة ملاحية تقدم قدرة الغاز الطبيعي المسال إلى آسيا والولايات المتحدة. تجارة الساحل الشرقي وتقدم حالياً خدمتين يتم تشغيلهما بالكامل بواسطة هذه السفن الخضراء، مما يمنحنا مكانة تنافسية فريدة في هذه التجارة الإستراتيجية."

ستواصل ZIM تشغيل خدمتين مستقلتين إلى جنوب غرب المحيط الهادئ (ZEX - PSW و ZX2 - مما يوفر الاتصال من فيتنام والصين إلى الساحل الغربي للولايات المتحدة:

(ZEX ZIM E-Commerce Xpress): خريطة Cai - يانتيان - لوس أنجلوس - خريطة Cai

زيم سنترال تشاينا إكسبرس (ZX2): شنغهاي - نينغبو - لوس أنجلوس - شنغهاي

بالإضافة إلى ذلك، سيواصل خط النقل اتفاقيته الحالية مع MSC إلى شمال غرب المحيط الهادئ (PNW)، بموجب خدمة ZNP:

ZIM شمال المحيط الهادئ (ZNP): يانتيان - شنغهاي - تشينغداو - بوسان - فانكوفر - يانتيان.



وقعت ZIM و MSC اتفاقية جديدة

لسنة خدمات من آسيا إلى الساحل الشرقي للولايات المتحدة وساحل الخليج الأمريكي، من المقرر أن تبدأ في فبراير ٢٠٢٥.

تتضمن الاتفاقية التي تمتد لثلاث سنوات بين الشركتين البحريتين اتفاقيات تبادل الفتحات وتقاسم السفن، بما في ذلك ست خدمات تربط آسيا بالساحل الشرقي للولايات المتحدة والساحل الغربي للمكسيك وموانئ البحر الكاريبي وموانئ الخليج الأمريكي.

التناوبات المقترحة لخدمات ZIM/MS

(ZVS ZIM Seven Stars): سنغافورة -

لايم تشابانج - يانتيان - كاي ميب -

سنغافورة - قناة السويس - نيويورك -

بالتيمور - نورفولك - قناة السويس -

سنغافورة.

خط هيونداي الكوري يكشف عن إستراتيجيته الاستثمارية الجديدة

أعمال نقل الحاويات

وتخطط HMM لتأمين أسطول تشغيلي يبلغ ١,٥٥ مليون حاوية مكافئة وذلك عبر ١٣ سفينة، وذلك لإعادة تنظيم تحالفات الشحن العالمية وتعزيز قدرتها التنافسية.

وبالنظر إلى حجم الأسطول المتزايد، ستستثمر HMM أيضاً ١٣ مليون دولار أمريكي في صناديق الحاويات لتعزيز الكفاءة التشغيلية.

ولتلبية طلب السوق على وسائل النقل الصديقة للبيئة، تهدف HMM إلى الحصول على حوالي ٧ سفينة خضراء بحلول عام ٢٠٣٠ وإنشاء نظام بيئي محايد للكربون عبر جميع قطاعات النقل بحلول عام ٢٠٤٥.

أعمال النقل السائبة

كما تخطط HMM لتوسيع أسطول ناقلات البضائع السائبة الخاص بها إلى ١١ سفينة (١٢,٥٦ مليون طن ساكن) من ٣٦ سفينة حالياً، كما تعتزم الشركة أيضاً تنويع أعمالها من خلال تأسيس وجود لها في قطاع نقل الطاقة الصديق للبيئة والحصول على حصة سوقية كبيرة في مرحلة مبكرة.

الأعمال اللوجستية المتكاملة

تخطط HMM لتعزيز بنيتها التحتية للشحن والخدمات اللوجستية، كما انه لتحسين خدمة العملاء، ستقوم الشركة الكورية الجنوبية بتوسيع المحطات والحصول على محطات موانئ إضافية لقواعد مهمة لاستيعاب القدرة المتزايدة. علاوة على ذلك، تهدف الشركة إلى توسيع أعمالها في Off Dock Container Yard (ODCY) وأعمالها اللوجستية المتكاملة لتقديم خدمات شاملة.

تعزيز القدرة التنافسية

كما تتجه HMM بنشاط نحو Net Zero ٢٠٤٥ لتعزيز استجابتها للوائح البيئية وتحقيق الحياد الكربوني، ولتحقيق هذا الهدف، ستقوم HMM باستثمارات في تحديث محركات السفن، وتأمين سلسلة التوريد للوقود الأخضر، وتحسين الاستقرار التشغيلي والكفاءة من خلال الرقمنة.

علاوة على ذلك، تخطط الناقل لتطوير أعمال جديدة مستدامة وتعزيز التنظيم والموارد البشرية التي ستنفذ استراتيجية ٢٠٣٠ متوسطة إلى طويلة المدى.

وعلق كيم كيونج باي، الرئيس والمدير التنفيذي لشركة HMM قائلاً: "من خلال تعزيز الشراكات القائمة على الثقة، فإننا نعمل على تحسين جودة الخدمة التي نقدمها لعملائنا. ونظل ملتزمين بتطوير محفظة أعمال مرنة ووضع أنفسنا كشركة رائدة عالمياً في مجال البيئة لنكون شركة شحن صديق للمستقبل."



وضعت شركة هيونداي الكورية " HMM "

استراتيجية متوسطة إلى طويلة المدى لتوسيع محفظة أعمالها لتحقيق النمو المستقبلي والمضي قدماً في المبادرات الخضراء العالمية.

وبموجب خطة النمو المستدام، ستستثمر شركة النقل البحري الكورية الجنوبية ما مجموعه ٢٣,٥ تريليون وون كوري (١٧,٥ مليار دولار أمريكي) بحلول عام ٢٠٣٠، مع تركيز ١١ تريليون وون كوري على أعمال الحاويات، و٥,٦ تريليون وون كوري على الأعمال السائبة، و٤,٢ تريليون وون كوري على الأعمال التجارية. تريليون وون كوري على الأعمال اللوجستية المتكاملة و١ تريليون وون كوري على تعزيز القدرة التنافسية.

وقالت HMM في بيان لها إنها ستعزز قدرتها على التعامل مع اللوائح البيئية العالمية، بينما تهدف إلى تحقيق صافي انبعاثات كربونية صفرية بحلول العام المستهدف ٢٠٤٥.

وأعلنت HMM أنها ستخصص ١٤,٤ تريليون وون كوري أكثر من ٦٪ من إجمالي الاستثمار لمبادرات الإدارة المستدامة. بما في ذلك السفن منخفضة الكربون والمرافق الخضراء.

شركة MSC تدخل في تحالف ملاحي يضم هيونداي و ONE و يانج مينج

وأشارت شركات النقل البحري الثلاث إلى أنه سيتم الإعلان عن المزيد من التحديثات حول خدمات محددة عبر الممرات التجارية الرئيسية بشكل منفصل.

وأكد فنغ مينج تساي، رئيس مجلس إدارة يانج مينج، على أهمية التعاون والذي يعكس التعاون المستمر والثقة العميقة والرؤية المشتركة بين الشركات الثلاث في الصناعة، ويؤكد التزامنا الثابت بتقديم قيمة كبيرة وتغطية واسعة لعملائنا.

وتابع: على الرغم من أن MSC، أكبر خط حاويات في العالم، لديه القدرة على العمل بشكل مستقل تمامًا، إلا أنه وافق على الاندماج ضمن Premier Alliance، وسيشمل التعاون في الاندماج ضمن خدمات التجارة بين آسيا وأوروبا.

وسلط جبريمي نيكسون، الرئيس التنفيذي لشركة ONE، الضوء على فوائد هذا التعاون: "سيكون MSC و Premier Alliance، بشكل جماعي، قادرين على تقديم شبكة قادرة للغاية وواسعة النطاق من خدمات الموانئ الشاملة لعملائنا اعتبارًا من فبراير ٢٠٢٥.

وكانت قد وقعت كل من شركتي هاباج لويدي وخط ميرسك الملاحي، إحدى شركات مجموعة إيه بي مولر - ميرسك) اتفاقاً طويل الأمد أطلق عليه اسم "تعاون جيميني Gemini Cooperation"، والذي سيبدأ تنفيذه اعتباراً من فبراير ٢٠٢٥، حيث تطمح إلى توفير شبكة مرنة ومترابطة عبر المحيط تتمتع بموثوقية رائدة في الصناعة.

وذكر رولف هابن يانسن - الرئيس التنفيذي لشركة هاباج لويدي، أن التعاون مع ميرسك يساعد على تعزيز الجودة التي تقدمها لعملائنا، بالإضافة إلى الاستفادة من مكاسب الكفاءة في عملياتنا والجهود المشتركة لتسريع عملية إزالة الانبعاثات الكربونية من صناعتنا.

وسيشمل التعاون الجديد بين هاباج لويدي وميرسك أسطولاً يضم حوالي ٢٩ سفينة بسعة إجمالية تبلغ ٣,٤ مليون حاوية مكافئة؛ منها وتبلغ نسبة الشركاء ٦٠٪ لشركة ميرسك و ٤٠٪ لها باج لويدي.

وقال فنسنت كليرك - الرئيس التنفيذي لشركة ميرسك يسعدنا الدخول في هذا التعاون مع شركة هاباج لويدي التي تعد الشريك المثالي عبر المحيط في رحلتنا الإستراتيجية، فمن خلال الدخول في هذا التعاون، ستقدم لعملائنا شبكة عبر المحيط مرنة من شأنها رفع مستوى الموثوقية في الصناعة وسيؤدي ذلك إلى تعزيز عروضنا اللوجستية المتكاملة وتلبية احتياجات عملائنا.

وكجزء من الاتفاقية، حددت الشركتان هدفاً طموحاً يتمثل في توفير موثوقية الجدول الزمني بنسبة تزيد عن ٩٠٪ بمجرد تشغيل الشبكة بشكل تدريجي، بالإضافة إلى تحسين جودة الخدمة، سيستفيد العملاء أيضاً من تحسين أوقات العبور في العديد من الممرات الرئيسية بين الموانئ والوصول إلى أفضل المراكز المتصلة عبر المحيطات في العالم.

وقال هاني النادي - ممثل مجموعة شركات A. Moller Maersk بشمال إفريقيا والشرق الأوسط. نضع صوب أعيننا دائماً الحفاظ على مرونة واستقرار سلاسل الإمداد والتوريد العالمية وذلك من خلال تدعيم شبكة التجارة البحرية. يأتي ذلك في إطار العمل على تفعيل إستراتيجيات المجموعة الطموحة المهندية بالتزامنا تجاه قيمنا ومسؤولياتنا تجاه الصناعة وسلامة مجتمعاتنا، ورغم التحديات الحالية التي تواجه التجارة البحرية العالمية تظل مساعيها للتطوير مبنثقه من سعينا الدائم لتجارة عالمية.



يستمر كل من خطوط هيونداي " HMM " و ONE و يانج مينج " Yang Ming في تحالف Premier Alliance وهو شريك مع MSC في تبادل المختلفة بين كافة الخطوط البحرية العالمية، حسب ما أعلنت عددا من الخطوط الملاحية في بيان لها مؤخراً .

وأشارت الخطوط حسب البيان الصادر عنها، أن دخول خط msc ضمن التحالف الجديد يأتي بعد قرار خطي هاباج لويدي وميرسك بالخروج من تحالفاتهما الحالية وتشكيل شراكة جديدة، تعاونية في تحالف جديد يسمى " جيميني " ، ظهرت أسئلة بخصوص خطط الأعضاء المتبقين في التحالف وmsc.

أعلن أعضاء التحالف HMM و Ocean Network و Express (ONE) ، يانج مينج " Yang Ming " عن استمرار تعاونهم تحت اسم جديد، وهو Premier Alliance، وستكون هذه الشراكة سارية اعتباراً من فبراير ٢٠٢٤ إلى فبراير ٢٠٢٥.

ومن المقرر أن يغطي التحالف الجديد طرق التجارة الرئيسية بين الشرق والغرب، بما في ذلك الساحل الغربي لآسيا وأمريكا الشمالية، والساحل الشرقي لآسيا وأمريكا الشمالية، وخدمات آسيا والبحر الأبيض المتوسط، وآسيا وشمال أوروبا، وآسيا والشرق الأوسط.

وأعرب كيونغ باي كيم، الرئيس التنفيذي لشركة HMM، عن حماسه قائلاً: "إنه لمن دواعي سرورنا للغاية مواصلة التعاون التحالفي مع ONE و Yang Ming، والذي أثبت شراكة طويلة الأمد بين ثلاثة خطوط حتى الآن وكذلك في المستقبل، موضحاً أنه نؤمن بالتعاون الوثيق في ظل Premier Alliance، كما ستوفر شبكة خدمات مستقرة وتنافسية لعملائنا في التجارة بين الشرق والغرب.

هيئة السلامة البحرية تعزم تنفيذ عدد من مشروعات التطوير بالموانئ



صرحت الهيئة المصرية للسلامة البحرية " التابعة لوزارة النقل " بالإسكندرية، تطوير عدد من المشروعات التي تشرف عليها بعدد من الموانئ المصرية.

وحسب منشور صادر عن الهيئة، فتشمل تلك المشروعات توريد وتركيب كاميرات مراقبة IP CAM لزوم التفتيش البحري ومبنى الجوازات وذلك لتركيب ٢٢ كاميرا موجودة بالمخازن وتوريد عدد ٥ كاميرات بمستلزماتها.

كما طرحت الهيئة رفع كفاءة محطة R.S.S بميناء أبو زنيمة، بالإضافة الى عملية رفع كفاءة الورشة الميكانيكية بالهيئة العامة لميناء الاسكندرية.

ومن المقرر حسب منشور الهيئة أن يتم ترسية تلك المشروعات على الشركات المتخصصة خلال الاسبوع الجاري، ماعدا مشروع ميناء أبو زنيمة ليكون منتصف أكتوبر المقبل.

١. وحسب مصادر بهيئة السلامة البحرية، فهناك عددا من المشروعات جاري تنفيذها خلال العام المالي الجاري ٢٠٢٤ - ٢٠٢٥ ، والتي من أهمها تجديد وشراء قاطرات ولنشات بحرية والشبكة المعلوماتية، وتطوير الملاحة بالبحرين المتوسط والأحمر، ورفع كفاءة الإتصالات مع المناثر، والمراقبة والتحكم الرادارى VTS ، وتنظيم الملاحة بخليج السويس.

كما تقوم الهيئة بتنفيذ مشروع تحديد المواقع المصرية، والذي يتركز الهدف منه في تحسين وتنظيم وزيادة تأمين الملاحة فى المياه الإقليمية لمواجهة مطالب النقل البحرى والتدفق المنتظم بحركة مرور السفن، يتم ذلك بتحديد المواقع بدقة تصل إلى واحد متر فى الإستخدام المتعدد الأغراض كملاحة الموانئ والإقتراب من الموانئ والملاحة خلال الممرات الضيقة فى سفاجا والغردقه ومضايق تيران وجوبال ومداخل خليج السويس وخليج العقبة وتحقق دقه أفقيه خمسة أمتار فى حالة الملاحة العامه.

ويتكون المشروع من عدد ستة محطات مرجعية ثلاثة منها على سواحل مصر الشماليه وهى مرسى مطروح - الإسكندرية - بورسعيد وثلاثة أخرى - بخليج السويس والعقبة والبحر الأحمر هى: رأس غارب - أم السيد بشرم الشيخ - القصير. هذا بالإضافة إلى مركز التحكم الرئيسى بالمكس لمتابعة ومراقبة الحاله الفنيه وتحديد الأعطال للمحطات الستة، ويخدم هذا المشروع أيضاً أعمال المساحة البحرية والبرية فى تحديد مواقع شركات البترول وفى مد خطوط الأنابيب والكهرباء وشق الطرق الصحراوية والبرية الواقعة فى نطاق محطات التصحيح.

كما توفر الإمكانيات اللازمة لإدارة أى أزمة خاصة بالحوادث البحرية بكفاءة وتختص هذه المنظومة أساسا بتلقى إشارات الأستغاثة من

مركز البحث والإنقاذ الرئيسى وتبدأ على الفور فى البحث عن هذه السفينه وتحديد موقعها وتقديم العون الضرورى لإنقاذها ، ويتم إستغلال القدرات المتاحة فى منظومة إدارة معلومات حركة السفن VTIMS لتحقيق مهامها عبر خليج السويس وجنوب خليج العقبة وشمال البحر الأحمر وكذا بميناء الإسكندرية بمسافة ٢٥ ميل بحرى داخل البحر المتوسط.

وذكرت الهيئة أنه يتم يعتبر خليج السويس ومدخل خليج العقبة من أهم الممرات الملاحية بالمنطقة ولذلك قامت الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية بإنشاء وتشغيل منظومة لخدمة حركة مرور السفن فى خليج السويس "GOS VTIMS" ومدخل خليج العقبة وقد دخلت هذه المنظومة الخدمة إعتبارا من عام ٢٠٠٢ لتقديم المساعدة الملاحية وتأمين السفن المبحرة بمنطقة خليج السويس.

وتعتبر منظومة إدارة معلومات حركة مرور السفن (GOS VTIMS) التى تم تركيبها فى خليج السويس ومدخل خليج العقبة بشرم الشيخ لتأمين حركة السفن منظومة إلكترونية مصممة على أساس نظام حاسب آلى متكامل مربوط مع مستشعرات رادارية ومستشعرات خاصة بالأرصاد الجوية وأجهزة تحديد الإتجاه ونظم الإتصالات الصوتية ونظم إتصال المعلومات، ومعلومات التوقيع والتتبع الرادارى ومعلومات حركة السفن علاوة على نظم الحاسب الآلى الداخلية المختلفة وكذا الأجهزة الإلكترونية المتعددة الأخرى الداخلة فى تركيب المنظومة (International Maritime Organization- IMO zation) ومنظومة (International Association of Lighthouse Authorities-IALA) والمنظمات الدولية الأخرى لتطبيق قواعد الإبحار بخليج السويس ومدخل خليج العقبة والتي تعتبر من أساسيات تشغيل منظومة إدارة معلومات حركة مرور السفن.

شركة صينية تشرع في بناء سفينة بسعة ٢٧.٥ ألف حاوية مكافئة



كشفت شركة CSSC لبناء السفن الصينية، عن تصميم سفينة حاويات عملاقة بسعة ٢٧.٥ وحدة مكافئة لعشرين قدمًا حطمت الرقم القياسي، حيث تأخذ الصين سباق سفن الحاويات العملاقة إلى مستوى آخر، من خلال تصميم تلك السفينة، خاصة أنه من المخطط أن تعمل السفينة بالغاز الطبيعي المسال والوقود المزدوج.

وذكرت الشركة الصينية، أنه تم الكشف عن التصميم الجديد للسفينة، كما حصل على الموافقة المبدئية في معرض SMM Hamburg Maritime الذي عقد خلال سبتمبر ٢٠٢٤.

وأكدت الشركة، أنه تم تطوير تصميم السفينة المسماة Green Sealion بواسطة معهد شنغهاي لأبحاث وتصميم السفن، وهو فرع من شركة بناء السفن الصينية المملوكة للدولة (CSSC).

وأوضحت الشركة أنه في حالة بناء تلك السفينة بسعة ٢٧.٥ حاوية مكافئة، فستكون أكبر سفينة حاويات في العالم (من حيث السعة)، في حين أن العديد من شركات النقل البحري الكبرى، بما في ذلك MSC وOOCL وONE، قد كسرت حاجز ٢٤.٠٠٠ حاوية مكافئة، كما كانت قد أعلنت شركة ONE (Ocean Network Express) عن وصولها للرقم القياسي لتحميل العدد المرتفع من الحاويات بواقع خمس سفن متتالية بين نوفمبر ٢٠٢٣ ويناير ٢٠٢٤ في سنغافورة، وقد بلغوا ذروتهم بأكثر من ٢٢٢.٠٠٠ حاوية.

ومن المعروف أنه منذ عام ٢٠١٠، بدأت شركات الترسانات العالمية تقدم مزايا اقتصاديات الحجم، والتي ساعدت في تقليل التكاليف لكل حاوية مكافئة يتم نقلها، حيث تقتصر أكبر السفن حتى الآن على الطرق بين آسيا وأوروبا، ومحدودة في الأبعاد بواسطة قناة السويس وسعة الموانئ في شمال أوروبا.

كما يتم الترويج لسفينة Green Sealion على أنها تأخذ الكفاءة البحرية إلى مستوى أعلى، ستكون سعتها المقدرة أعلى بنسبة ١٥٪ من السفن الضخمة الحالية، وتتميز السفينة بتصميم هيكل محسن ودفع ثنائي الوقود بالغاز الطبيعي المسال، بما يتماشى مع لوائح المنظمة البحرية الدولية بشأن الحد من كثافة الكربون، كما ستحتوي السفينة على اتصال بالطاقة الساحلية، ولم يتم الإعلان عن أي أبعاد.

بالإضافة إلى Green Sealion ٢٧.٥، كشف المطور أيضًا عن سلسلة أصغر أخرى. وتشمل هذه Green Sealion ٢٠.٠٠٠، وهي سفينة حاويات تعمل بالوقود المزدوج الأيونيا بسعة ٢٠.٠٠٠ وحدة مكافئة لعشرين قدمًا. والأخرى هي Green Sealion ١٦.٠٠٠، وهي سفينة حاويات تعمل بالوقود المزدوج للغاز الطبيعي المسال بسعة ١٦.٠٠٠ وحدة مكافئة لعشرين قدمًا.

تسلط هذه التصاميم البارزة الضوء على جهود الصين للتوسع في بناء سفن الحاويات عالية القيمة من الجيل التالي، حيث تسعى الصين إلى تحدي أحواض بناء السفن الكورية الجنوبية التي أعلنت استراتيجية التركيز على السفن عالية القيمة، والتقنيات الجديدة بما في ذلك الأتمتة، والوقود المستقبلي بما في ذلك الأمونيا.

كما كانت أحواض بناء السفن الكورية الجنوبية واليابانية تهيمن على بناء السفن التي تعمل بالغاز الطبيعي المسال، ولكن في الآونة الأخيرة قامت أحواض بناء السفن الصينية بزيادة الطلبات على السفن التي تعمل بالوقود البديل.

في العام الماضي، أصدرت وزارة الصناعة وتكنولوجيا المعلومات الصينية خطة مدتها سبع سنوات للسيطرة على سوق بناء السفن الخضراء، وهذا يستلزم قيام الصين بتطوير سلاسل التوريد لتسليم أسرع للسفن التي تعمل بالوقود البديل.

كما تضمنت الخطة خارطة طريق لتسريع البحث والتطوير في مجال الدفع بالأمونيا والميثانول، بالإضافة إلى خيارات أخرى ناشئة.

السعودية تلغي المقابل المالي للخدمات الجمركية للصادرات وتخفضه للواردات أكتوبر المقبل

وفيما يخص البضائع المعفاة من الرسوم الجمركية والضرائب حد أعلى ١٣٠ ريالاً. ودعت هيئة الزكاة والضريبة والجمارك عملاءها ومكلفيها إلى التواصل معها في حال وجود أي استفسارات.

وأشارت إلى أن إلغاء المقابل المالي للخدمات الجمركية للصادرات سيسهم في تشجيع المصدرين والتخفيف من الأعباء المالية، خاصة للمنشآت الصغيرة والمتوسطة، بالإضافة إلى رفع كفاءة وجودة تنافسية الصادرات السعودية.

كما أكدت أنها تهدف من خلال إقرار المنهجية الجديدة في احتساب المقابل المالي للواردات إلى خفض تكاليف الاستيراد وتعزيز قدرة المستوردين على احتساب تكاليف المقابل المالي للخدمات الجمركية للواردات بشكل مسبق وتحديد سقف أعلى لهذا المقابل لضمان عدم زيادة التكاليف على المستوردين وتوحيد آلية الاحتساب بين مختلف المنافذ البرية والبحرية والجوية، إلى جانب أهمية ذلك في تعزيز ودعم مستهدفات تيسير التجارة.

وذكرت الهيئة أنها تسعى للوصول إلى خدمات جمركية تقدم وفقاً لأفضل الممارسات والتي من شأنها أن تحقق الأثر الإيجابي على مستوى منظومة الخدمات اللوجستية وتدعم مستهدفاتها الإستراتيجية إلى جانب تعزيز ثقة التعامل مع المستوردين والمصدرين وتعزز من مستوى الشفافية، مؤكدة التزامها المستمر بتطوير خدماتها الجمركية بما يتماشى مع أهداف استراتيجيتها وذلك بالإسهام في تحويل المملكة إلى منصة لوجستية عالمية في إطار رؤية السعودية ٢٠٣٠.



الجمارك السعودية
SAUDI CUSTOMS

أعلنت هيئة الزكاة والضريبة والجمارك السعودية صدور قرار بشأن وثيقة المقابلات المالية للخدمات الجمركية المقدمة من الهيئة وشروط استيفائها.

وتضمن القرار الذي سيبدأ تطبيقه في ٦ أكتوبر ٢٠٢٤، إلغاء المقابل المالي للخدمات الجمركية للصادرات وخفض المقابل المالي للخدمات الجمركية للواردات من خلال منهجية جديدة لاحتساب المقابل المالي للواردات تعتمد على تحصيل مقابل مالي لخدمة معالجة البيان الجمركي للبضائع قدره ١٥٪ من قيمة البضاعة الواردة.

وتضمنت وثيقة المقابلات المالية للخدمات الجمركية فرض مقابل مالي لخدمة معالجة البيانات الجمركية قدره ١٥ ريالاً سعودياً على شحنات الأفراد الواردة عبر المتاجر الإلكترونية من خارج المملكة التي لا تتجاوز قيمتها ١٠٠٠ ريال سعودي.

وأوضحت الهيئة أن الخدمات الجمركية للصادرات التي جرى إلغاء مقابلها المالي تشمل خدمة معالجة البيانات الجمركية، ختم الرصاص، وخدمات الحمالة في المنافذ البرية، الفحص بالأشعة، وتبادل معلومات البيانات الجمركية، وتبادل تحليل العينات بالمختبرات الخاصة.

وأضافت أن المقابل المالي للخدمات الجمركية المقدمة للواردات كان في السابق يتضمن تحصيل مبلغ قدره ١٠٠ ريال عن كل حاوية تُفحص بالأشعة، إضافة إلى مبلغ قدره ١٠٠ ريال لخدمة "تبادل المعلومات" ومبلغاً قدره ٢٠ ريالاً لخدمة معالجة البيان الجمركي، في حين يعتمد المقابل المالي بعد تطبيق القرار على فرض مبلغ قدره ١٥٪ من قيمة البضاعة الواردة شاملة التأمين والشحن، بحد أقصى ٥٠٠ ريال سعودي فقط، وحد أدنى ١٥ ريالاً،

ARKAS
EGYPT S.A.E

ENJOY RELIABILITY WITH
ARKAS NEW CALL TO

SFAX

- Responsiveness service
- Reasonable rates



ARKAS EGYPT S.A.E



ARKAS EGYPT S.A.E



arkas.egypt

www.arkas-egypt.com

ميناء دمياط:

تداول ٢.٧ مليون طن بضائع عبر ٢٤٧ سفينة خلال أغسطس الماضي

أول ميناء فى مصر متوافق مع البيئة وحاصل على شهادات البيئة والجودة والسلامة والصحة المهنية، ومتوائم مع المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية.

كما يُعدّ الميناء أول ميناء فى الشرق الأوسط وأفريقيا يقوم بتطبيق نظام تزويد السفن المتراكية على الأرصفة بالكهرباء (Onshore Power) (OPS Supply)،

كما يُعدّ أول ميناء يطبق منظومة الوصول الآنى للسفن ((Just In Time)) بموانئ البحر المتوسط؛ بهدف الوصول إلى صفر انتظار خارجى للسفن.

ويتوفر بالميناء وسائل النقل المتعددة كونه مجهزاً بشبكة سكك حديد بطول ١١ كيلومتراً ومنتصلاً بنهر النيل فرع دمياط بقناة ملاحية طولها ٤,٥ كيلومتر، وبه ٢٢ كيلومتراً طرق برية متصلة بالطريق الدولى الساحلى، ومنها إلى شبكة طرق تصل إلى قلب الدلتا وكل أنحاء الجمهورية.

وتبلغ مساحة الميناء الكلية ١١,٨ مليون متر مربع، منها المسطح المائى ٣,٩ مليون متر مربع، ومساحة اليابس ٧,٩ مليون متر مربع،

كما يتمتع الميناء بميزة تنافسية كونه مفتوحاً للملاحه طول العام حتى فى النوات وبه ممر ملاحى بطول ١١ كيلومتراً وتبلغ أطوال الأرصفة الحالية للميناء حوالى ٦٦٠ متر، ويتوافر به صوامع للغلال تابعة لهيئة السلع التموينية بطاقة إجمالية ٢٢ ألف طن.



بنحو ١.٥ سفن، بانخفاض قدره ٢١٪، فيما بلغت سفن البضائع العامة ٥٥ سفينة، مقارنة بنحو ٤٥ سفينة بزيادة قدرها ٢٢٪.

أما سفن الخدمات فبلغت ١١ سفينة، مقارنة بنحو ٤٩ سفينة فقط، بانخفاض قدره ٧٨٪، فيما بلغت سفن الصب الجاف نحو ٨٠، مقارنة بنحو ١٠٠ سفينة، خلال أغسطس من العام الماضى، بانخفاض ٢٠٪.

وحققت هيئة ميناء دمياط معدلات تداولاً للحاويات بلغ ١١٦ ألف حاوية مكافئة، مقارنة بنحو ١٦٦ ألف حاوية مكافئة، بانخفاض قدره ٣٠٪.

وتم توزيع الحاويات، خلال أغسطس الماضى، بين الحاويات الواردة ٤٨,٨ ألف حاوية، مقارنة بنحو ٧٧,٧ ألف حاوية خلال أغسطس من العام الماضى بانخفاض قدره ٣٧٪،

فيما بلغت الحاويات الصادرة قرابة ٥٧,٦ ألف حاوية مقارنة بنحو ٧٦ ألف حاوية، بانخفاض قدره ٢٤٪، بينما بلغت الحركة الإضافية ٩,٦ ألف حاوية، مقارنة بنحو ١٢ ألف حاوية خلال الشهر نفسه من العام الماضى، بانخفاض قدره ٢٤٪.

ويُعدّ ميناء دمياط واحداً من أهم موانئ حوض البحر المتوسط، ويتميز موقع الميناء بقربه من مدخل قناة السويس بمسافة ٧٠ كيلومتراً، وموانئ شرق البحر المتوسط وجنوب أوروبا وهو

شهدت ميناء دمياط معدلات تداول للبضائع، خلال أغسطس الماضى، بلغت ٣,٧ مليون طن، مقارنة بنحو ٤,٢ مليون طن، بانخفاض نسبه تصل إلى ١٢٪.

ووفق تقرير لهيئة الميناء، فقد توزعت تلك البضائع بين البضائع العامة التقليدية لتصل إلى ٤٤٦,٥ ألف طن، مقارنة بنحو ٢٧١,٥ ألف طن، بزيادة قدرها ٦٤٪،

أما البضائع الصب الجاف فقد بلغت ١,٨ مليون طن، مقارنة بنحو ١,٩٦ مليون طن خلال الفترة نفسها من العام الماضى، بانخفاض قدره ٤٪.

أما بضائع الصب السائل فقد بلغت ٢٦٩,٥ ألف طن، مقارنة بنحو ٢٣٠ ألف طن، بنسبة زيادة قدرها ١٧٪، أما البضائع المَحْوَاة فقد بلغت ١,١ مليون طن، مقارنة بنحو ١,٧٨ مليون طن خلال الشهر نفسه من العام الماضى، بانخفاض قدره ٣٦٪.

كما شهدت هيئة ميناء دمياط انخفاضاً فى حركة السفن، خلال تعاملات أغسطس الماضى، وذلك بنسبة تصل إلى قرابة ٢٢٪، حيث حققت تداولاً للسفن بلغ ٢٤٧ سفينة، مقارنة بنحو ٣١٦ سفينة، خلال أغسطس من العام قبل الماضى.

وبلغت سفن الصب السائل ١٨ سفينة، مقابل ١٧ خلال الشهر نفسه من العام الماضى، بزيادة قدرها ٦٪، كما بلغت سفن الحاويات قرابة ٨٣ سفينة، مقارنة

"ميناء الإسكندرية" تستلم ٢ لنش مكافحة تلوث وتضمها إلى أسطولها من الوحدات البحرية

في مؤخرة الوحدة بكرة حواجز الزيوت من النوع سريع الفرد حيث يوجد على كل لنش ١٦٥ مترا من الحواجز كما تم تزويد اللنشات بمنظومة رش مشتتات.

يذكر أنه قد تم البدء في هذا المشروع بالتعاقد مع الشركة المصرية لإصلاح وبناء السفن في مارس ٢٠٢٢. وتم بناءهما تحت إشراف لجنة من المتخصصين بالهيئة العامة لميناء الإسكندرية وخاصة من إدارة حماية البيئة وإدارة الخدمات البحرية بالميناء والمعنية بإدارة وتشغيل الوحدات البحرية المختلفة والمشهود لها بالكفاءة والتميز وإحترافيتها في إدارة إسطول الوحدات البحرية من لنشات وقاطرات

وتم مراعاة تدريب طاقم اللنشين على التشغيل والإبحار على أعلى مستوى ومن المقرر بدء التشغيل التجريبي لهما في ٢٠٢٤/٩/١. تمهيدا لدخولهما الخدمة الفعلية.



استلمت الهيئة العامة لميناء الإسكندرية أحدث الإضافات إلى إسطولها من الوحدات البحرية وهما لنش مكافحة التلوث بالزيوت كاشط ه وكاشط ٦ والذين تم بناءهما على مدار ٣ شهورا ليكونا إضافة جديدة إلى قدرات الهيئة وخطة أخرى في خطتها للتحويل إلى ميناء أخضر يناهز أكثر الموانئ العالمية تقدما في مجال الحفاظ على البيئة البحرية.

وتفقد اللواء بحري / أحمد حواش - رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة لميناء الإسكندرية والسيد اللواء بحري / هشام صفوت نائب رئيس مجلس الإدارة للتشغيل - اللنشين وعابن إمكاناتهما المتقدمة حيث تم مراعاة توافقهما مع أحدث النظم العالمية وكذا مع معايير واحدة من أكبر الهيئات التصنيفية العالمية حيث تم بناء اللنشين بالتوافق مع تصنيف هيئة الإشراف الإيطالية RINA

وفي ذات السياق فقد حرصت الهيئة أثناء عمليات التصميم والإنشاء توافر أحدث النظم المتقدمة في هذين اللنشين حيث تم تزويدهما بمنظومة إنذار وتحكم وتشغيل NORIS وهي المنظومة التي يتم تزويد الوحدات البحرية بها لأول مرة بالهيئة العامة لميناء الإسكندرية كما انهما يمتلكان محرك طراز سكانيا بقوه ٨٠٠ حصان.

وتتميز اللنشات بوجود معدات مكافحة تلوث حديثة الصنع من طراز معدات التحكم عن بعد لسهولة المكافحة دون تدخل الوحدة داخل حيز التلوث وتنتشر وحدات كشط الزيوت في اللنشات في المقدمة والمنتصف بينما يوجد



FINMAR

Finmar Shipping Co. (S.A.E)

Head Office: 3 Fernand Addah St., El-Messalah,
Ramlah Station, Alexandria, Egypt.
TEL: (+203) 4861239 - 4873078 - 4873951
4872500 - 4869800 - 4855700
FAX: (+203) 4847266 - 4855355 - 4855800
Branches: Port Said - Cairo - Sokhna / Suez - Damietta

www.finmarshipping.com.eg

ميناء الإسكندرية تؤكد على تنفيذ متطلبات المدونة الدولية لأمن السفن



طالبت هيئة ميناء الاسكندرية بضرورة التزام الشركات العاملة بها، لتنفيذ متطلبات المدونة الدولية لامن السفن والمرافق المينائية، وذلك بمعرفة ضابط أمن الميناء ومنسق أمن المرافق المينائية.

وأشارت هيئة الميناء في منشور صادر عنها، أن هذا يأتي بناءً عما اسفرت عنه ملاحظات لجان المرور الدورية المشكلة من الهيئة لمتابعة الك المتطلبات.

وأشارت هيئة الميناء إلى أنه وجب اعادة التنبيه بقيام التوكيلات الملاحية باخطار الهيئة العامة لميناء الاسكندرية من خلال التوكيل الملاحي بزيارات (الأجنب) للسفن أو للمرافق المينائية قبل تنفيذ الزيارة بوقت كافي.

كما يتضمن الاخطار، توقيت وتاريخ الزيارة، وعدد أيام تردد الزيارة للميناء ان وجد، وأماكن الزيارة المخططة، والغرض منها وبيانات الاجانب وبيانات المرافق للزيارة وارقام التليفون.

كما يتم اخطار الهيئة العامة لميناء الاسكندرية بالزيارة عن طريق مركز خدمة العملاء بمبني لوجستي رئاسة الهيئة خارج الدائرة الجمركية، ويتم الاشراف على الزيارة من خلال هيئة الميناء وخاصة بكل من المرافق المينائية والسفن والمرافق المينائية المقيدة.

وذكرت هيئة الميناء أن هذا يأتي نظرا لما تم رصده في الآونة الاخيرة بواسطة اللجان المشكلة من هيئة الميناء بالمرور على المرافق المينائية بما يخالف الاجراءات المذكورة.

يذكر أن المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (ISPS) هي عبارة عن مجموعة شاملة من الإجراءات والتدابير

لتعزيز أمن السفن ومرافق الموانئ، وقد تم تطويرها ردا على التهديدات المتوقعة ضد السفن ومرافق الموانئ في أعقاب هجمات ٩/١١ في الولايات المتحدة.

ويتم تنفيذ كود ISPS من خلال الفصل ٢-XI "الإجراءات الخاصة بتعزيز الأمن البحري" في الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (سولاس١٩٧٤)، وتتكون المدونة من جزأين: أحدهما إلزامي والآخر في شكل توصية.

وفي الأساس تتبع المدونة نهجاً يرى أن ضمان أمن السفن والمرافق المينائية ما هو إلا نشاط لإدارة المخاطر ولكي يمكن تحديد الإجراءات الأمنية الملائمة لابد من عمل إجراء تقييم للمخاطر لكل حالة على حدة. والغرض من المدونة الدولية هو توفير إطار معياري ومتربط لتقييم المخاطر وبتيح الفرصة للحكومات أن توازن ما بين التغييرات الناجمة عن حدوث المخاطر مع تلك الخاصة بإحتمال تعرض السفن والمرافق المينائية للخطر وذلك من خلال تحديد مستويات التأمين الملائمة وما يقابلها من إجراءات تأمينية.

شركة «COSCO» توقع عقدا في شنغهاي لبناء ١٢ سفينة حاويات

وتتوافق هذه الأنظمة مع المرحلة الثالثة من معايير كفاءة الطاقة EEDI وأحدث لوائح الأمن السيبراني، بالإضافة إلى ذلك، سيعمل المحرك الرئيسي والمولد ثنائي الوقود، وكلاهما يعمل بالميثانول، على تقليل انبعاثات الغازات المسببة للانحباس الحراري بشكل كبير.

علاوة على ذلك، تعطي شركة كوسكو للشحن القابضة الأولوية لبناء السفن الجديدة وتحديث السفن الحالية لتسريع التحول الأخضر ومنخفض الكربون لأسطولها.

وقدمت الشركة طلبات لشراء ١٢ سفينة حاويات بسعة ٢٤ ألف وحدة مكافئة تعمل بنظام الدفع بالميثانول ثنائي الوقود، كما وقعت عقوداً لتحويل ٨ سفن إلى نفس نظام الوقود ثنائي الوقود.

بالإضافة إلى ذلك، تعمل شركة كوسكو بنشاط على تعزيز الممارسات المستدامة بيئياً، بما في ذلك عمليات السفن الكهربائية بالكامل ومشاريع الوقود الحيوي التجريبية، والتي تدفع الشركة إلى الأمام في هذا المشهد التنافسي الجديد.



وقعت شركة «COSCO» كوسكو للشحن والصناعات الثقيلة، وشركة كوسكو للشحن وصناعة الحاويات، عقداً في شنغهاي لبناء ١٢ سفينة حاويات بسعة ١٤... حاوية مكافئة تعمل بوقود الميثانول المزدوج.

يؤكد هذا الطلب الأخير على التزام كوسكو للشحن والصناعات الثقيلة بالتنمية الخضراء ومنخفضة الكربون، حيث تسعى جاهدة لبناء أسطول صديق للبيئة والحد من التأثير البيئي والإيكولوجي لعملياتها، وبالتالي ضمان النمو المستدام على المدى الطويل.

تمثل هذه السفن الجديدة جيلاً جديداً من تصميم السفن، تم تطويره بشكل تعاوني من قبل شركة كوسكو للشحن والصناعات الثقيلة ومعهد تصميم وبحوث هندسة بناء السفن والمحيطات الصيني.

وتتميز السفن التي يبلغ طولها ٣٣٥,٩ متراً وعرضها ١٥ متراً بتصميم مبتكر يتضمن قوساً منتفخاً غير مرئي وجهازاً لتوفير الطاقة في المؤخرة وتكنولوجيا متقدمة.

كما أنها تتميز بسعة تحميل كبيرة تبلغ ١٣٧... حاوية مكافئة وسعة عالية لحاويات التبريد، وقد تم تجهيز هذه السفن لتقديم خدمات سلسلة التبريد عالية الجودة من البداية إلى النهاية للعملاء على مستوى العالم.

كما سيتم تجهيز السفن بأقوى مولد عمود مغناطيسي دائم في العالم، وحاجز رياح القوس، ونظام تزييت الهواء للهيكل، وأنظمة ذكية طورتها شركة كوسكو للشحن.



YOUR CARRIER TO ALL TURKISH PORTS



Alexandria Head Office

Marhaba Tower, Fouad St., Off-Horeiya Road,
Raml Station, 21131, Alexandria, Egypt.
☎ +203 391 3820
☎ +203 391 3829

Port Said Branch

Glanola Tower, El Gomhoreya St.,
01st Floor, Port Said, 42511, Egypt.
☎ +2066 322 4387
☎ +2066 322 4377

Cairo Branch

Marine Tower, 11 El Safa St., Sheraton
Buildings, Heliopolis, Cairo, Egypt.
☎ +202 226 64010/11
☎ +202 226 75227

Damietta Branch

DPC (Damietta Port Center), Ghannam Mall,
at the front of Damietta Port Main Gate,
3rd floor, Unit 412 / 414 / 415
Damietta, Egypt.
☎ +2057 229 2801/4

✉ import@medkon-egypt.com

✉ export@medkon-egypt.com

www.medkon-egypt.com

تقرير دولي:

أسعار النوالين البحرية ستنخفض ٧٠% خلال العام المقبل



قالت شركة Linerlytica الاستشارية والمتخصصة في الشحن البحري، أنها تتوقع انخفاض أسعار الشحن بنسبة ٧٠٪ على مدار الأشهر الـ ١٢ المقبلة، موضحة أن شركات النقل لم تستطيع وقف للانخفاض في الاسعار منذ يوليو الماضي، وحسب مؤشر شنغهاي لشحن الحاويات (SCFI).

وذكر التقرير، أن خطوط شحن الحاويات كافحن لوقف معدل التدهور الذي أعقب ذروة يوليو، بعد ما بدا أنه موسم ذروة مبكر، مع تراجع الطلب، وتم تسليم ٣٦ سفينة أخرى، تقل حمولتها عن ٢.٥. . . حاوية مكافئة لعشرين قدمًا، خلال الشهر الماضي.

وأكدت الشركة أن العقود الآجلة للشحن تستمر في الضعف، مع تداول أسعار نوالين شمال أوروبا بخضم يزيد عن ٧٪ عن أسعار السوق الحالية، وفقًا لتقرير Linerlytica.

كما اوضحت الشركة، أنه من المتوقع أن تنخفض أسعار شحن الحاويات بأكثر من ٧٪ بحلول يونيو من العام المقبل، استنادًا إلى أحدث عقود CoFIF EC المتداولة في بورصة شنغهاي الدولية للطاقة (INE)، وعلى الرغم من أن الانخفاض ليس حادًا مثل انهيار أسعار الشحن الذي شهدناه في نهاية عام ٢٠٢٢، إلا أن أسعار العقود الآجلة للشحن الحالية تتوقع انخفاضات مستمرة على مدى الأشهر الاثني عشر المقبلة، مع عدم توقع حدوث انتعاش في نهاية هذا العام وعدم تكرار ارتفاع الأسعار بعد رأس السنة الصينية هذا العام في عام ٢٠٢٥، وفقًا لـ Linerlytica.ca.

وبحسب التقرير فلم تتمكن شركات الشحن في الحفاظ على مستويات الأسعار الفورية مع انخفاض مؤشر أسعار الشحن في شمال أوروبا بنسبة ١٢٪ منذ يوليو ، والذي شهد انخفاضًا أسبوعيًا ثابتًا بنسبة ٣-١٪ حتى انخفاض الأسبوع الماضي بنسبة ٧,٣٪.

كما شهد مؤشر أسعار الشحن تدهورًا في الأسعار بنسبة ٥,٦٪ خلال الأسبوع الماضي في تداولات المحيط الهادئ والشرق الأوسط.

ومع ذلك، يعتقد بيتر ساند، كبير المحللين في شركة زينيتا لبحاث النقل البحري، أن الشرط المسبق لانخفاض أسعار العقود بنسبة ٧٪ سيكون حل أزمة البحر الأحمر وعودة السفن التي تعبر عبر قناة السويس.

وأشار ساند قائلاً: "من المحتمل أن تجد الأسعار مستوى مختلفًا"، مضيفًا: "لكن البحر الأحمر هو الشيء الوحيد المختلف عما كان عليه قبل عام عندما كانت الأسعار في انخفاض وكانت شركات الشحن تبلغ عن خسائر".

وقال ساند إن الأحجام في ارتفاع، لكنها على قدم المساواة مع الأحجام في عامي ٢٠٢١ و٢٠٢٢، وأضاف: "هذه ليست سوقًا مدفوعة بالطلب".

وفقًا لبيانات Xeneta، زادت أحجام الحاويات المنقولة سواء الجافة او المبردة بنسبة ٦,٥٪ في النصف الأول من عام ٢٠٢٤ مقارنة بأحجام عام ٢٠١٩، من ٨٤,١ مليون وحدة مكافئة لعشرين قدمًا في النصف الأول من عام ٢٠١٩ إلى ٨٩,٦ مليون وحدة مكافئة لعشرين قدمًا.

وقال ساند إنه في نفس الفترة، زاد الأسطول من السفن "بنسبة مذهلة بلغت ٣٠,٨٪"، نقلًا عن بيانات Xeneta وClarksons، إلى سفن بطاقة تصل إلى ٢٩,٥٦٩ مليون وحدة مكافئة لعشرين قدمًا، بحلول نهاية النصف الأول من عام ٢٠٢٤ من ٢٢,٦٠٣ مليون وحدة مكافئة لعشرين قدمًا في منتصف عام ٢٠١٩.

وذكر التقرير، أنه مسافات الإبحار أصبحت أطول بسبب اضطراب البحر الأحمر هي التي تصنع كل الفرق من فائض كبير في الطاقة إلى سوق ضيقة.

ميناء الإسكندرية تضيف بند الجوازات ضمن نظام الفاتورة للسفينة



الوقت والجهد والتوجه نحو التوسع فى المعاملات الإلكترونية، إلا أن الفكرة شهدت انقسام منذ طرحها نظراً لطبيعة وحجم التداول الكبير بميناء الإسكندرية، ووجود بعض المخاوف من التأخير فى الإجراءات حال توقف النظام أو عدم كفاءة الربط بين الجهات المتعاونة التى تتضمنها الفاتورة.

قال محمد بدر، الرئيس التنفيذى لشركة سفينة للخدمات الملاحية، إن عزم ميناء الإسكندرية تطبيق منظومة الفاتورة الموحدة التى يتم تطبيقها فى ميناء دمياط، فكرة صائبة لاستخدامها فى حساب الفواتير للعملاء بشكل إلكترونى دون تدخل بشرى مما يقلل الأخطاء والوقت وتكاليف إصدار الفواتير، ومن الضرورة أن يتم تطبيقها فى جميع الموانئ المصرية لمساهمتها فى تقليل زمن الإفراج الجمركى.

وأشار إلى أن هناك تأثيراً إيجابياً ملموساً لتطبيق لائحة مقابل خدمات قطاع النقل البحرى بعد ٣ أعوام من التطبيق فى القطاع، لما حققته من زيادة فى الدخل الممثل فى التعريفات، ولكنها أثرت سلبياً على المستهلكين، نظراً لارتفاع أسعار النوالين، مما أدى إلى زيادة سعر المنتج النهائى.

واعتبر مجدى البندراوى، رئيس لجنة الجمارك بغرفة ملاحه الإسكندرية، أن تطبيق نظام «الفاتورة الموحدة» فى ميناء الإسكندرية يتطلب المزيد من الوقت لدراسة الأمر، خاصة أن حجم الأعمال بميناء الإسكندرية يفوق موانئ أخرى مطبقة للمنظومة مثل ميناء دمياط، ويتطلب تطبيق المنظومة التواصل مع التوكيلات الملاحية للتعرف على آلية ونظام الفاتورة الخاصة بهم ومشتملاتها منعاً للتعارض فى الأمور الضريبية، وكذلك تحديد جهات المراجعة فى حالة وجود بعض الشكاوى أو الأخطاء الناتجة عن تعطل النظام.

قررت هيئة ميناء الاسكندرية، إضافة بنود إدارة الجوازات ضمن نظام الفاتورة الشاملة للسفينة، وذلك حسب منشور صادر عن هيئة الميناء.

وأشارت هيئة ميناء الاسكندرية، عبر منشور صادر للتوكيلات الملاحية، اطلعت عليه " المال " أن هذا يأتي ضمن الاجراءات التي تتخذها الهيئة للتسهيل على التوكيلات الملاحية عند سداد رسوم إدارة الجوازات الخاصة بالسفن.

وأشارت الهيئة إلى أنه يتم سداد مقابل تلك الرسوم بالهيئة العامة لميناء الاسكندرية، وذلك بدء من السفن التي سجلت وصول فعلي بتاريخ ٢٥ أغسطس وذلك للسفن الآتية (سفن سياحية - سفن تجارية - سفن بترول).

وأطلقت هيئة ميناء الإسكندرية تطبيق منظومة «الفاتورة الموحدة» خلال السنوات الماضية، والتي تقوم فكرتها على جمع قيم رسوم جهات عدة فى فاتورة واحدة وسدادها عبر البنوك، بهدف خفض

النقل تُقر رسوما جديدة على السفن و اليخوت السياحية .. تعرف عليها

من الوحدات البحرية، و ٢٠٠٠ جنيه إنشاء ملف ميناء تخصصي أو توفيق أوضاع ميناء تخصصي أو إدخال أعمال التطوير والتوسعات للموانئ التخصصية القائمة سواء كانت موانئ تعدينية أو بترولية أو للصيد أو للسياحة.

كما سيتم تحصيل ٢٠٠٠ جنيه أيضاً مقابل خدمة إنشاء ملف ترخيص الإغراق والمساعدة في استصدار الموافقات البيئية، والتنسيق مع الجهات المعنية سواء شعبة السياحة أو هيئة عمليات القوات المسلحة.

أما خدمات التوجيه وإعادة التوجيه للسفن الناقلة للسلع الاستراتيجية للتفريغ بأحد الموانئ البحرية المصرية، فسيتم في مقابلها تحصيل رسم ١٠٠٠ جنيه مقابل خدمة التوجيه، و ٥٠٠ جنيه مقابل إعادة التوجيه، على أن يعفى من هذه المقابلات السفن الواردة بأقماح لصالح الهيئة العامة للسلع التموينية، كما يفرض القرار مقابل مالي قدره ١٥٠٠ جنيه على خدمة إنشاء ملف ترخيص الغوص التجاري.

ويفرض القرار أيضاً مبالغ مالية مقابل خدمات الحصول على التقارير الصادرة عن بنك معلومات قطاع النقل البحري والنشرات السنوية، تتراوح من ٥٠٠ جنيه إلى ٦٠٠ جنيه، ونص القرار على أن تزداد مقابل الخدمات المحدد بالبنود السابقة بنسبة ١٠٪ سنوياً، وألزم جميع إدارات قطاع النقل البحري بتنفيذه كل فيما يخصه.



وكانت وزارة النقل قد أصدرت القرار رقم ٩٢٨ لسنة ٢٠١٨ بتحصيل مقابل مالي عن بعض الخدمات على أساس مبدأ التكلفة مقابل بعض خدمات النقل البحري.

واستند القرار إلى الكتاب الدوري الصادر من مجلس الوزراء في ٧ أغسطس ٢٠١٨، بشأن استكمال تنفيذ خطة الحكومة لضبط الأداء المالي للدولة وتعزيز الجهود الرامية، لخفض عجز الموازنة العامة وتوفير موارد مالية تزيد من قدرة الحكومة على تنفيذ برامجها.

ونص القرار في مادته الأولى على أن يحصل على أساس مبدأ التكلفة مقابل خدمة إنشاء ملف بيانات (ورقي/ إلكتروني) لبعض خدمات قطاع النقل البحري، حيث سيتم تحصيل ٢٠٠٠ جنيه مقابل إنشاء ملف (تصاريح/ تراخيص) دخول الأفراد الموانئ البحرية والمرافق المينائية.

وفي مقابل خدمات إنشاء ملف تركيب أجهزة لاسلكي للوحدات البحرية أو تعديل الملكية برخصة اللاسلكي أو إضافة أجهزة أخرى أو تحديث موافقة سابقة، أو إثبات بيانات أجهزة لاسلكي على الوحدات البحرية، أو استخراج رخصة لاسلكية مؤقتة أو تجديدها، أو استخراج الرخصة الدائمة؛ سيتم تحصيل ٤٠٠ جنيه من السفن التجارية، و ١٥٠٠ جنيهاً

قررت وزارة النقل إضافة بعض الرسوم التي يتم تحصيلها من السفن التجارية، واليخوت السياحية المترددة على الموانئ المصرية خلال الفترة المقبلة.

ونص قرار وزارة النقل رقم ٥٠٣ لسنة ٢٠٢٤، بتحصيل مقابل الخدمات الإلكترونية المقدمة للسفن على النافذة البحرية الواحدة وذلك بواقع ١٠٠٠ جنيه مقابل تقديم الخدمات الإلكترونية للسفينة عند الوصول.

كما تم إضافة تحصيل رسوم تصل إلى ٨٠٠ جنيه عن مقابل الخدمات الإلكترونية للسفينة عند المغادرة.

وبالنسبة لليخوت السياحية نص القرار على تحصيل مبلغ قدره ٢٠٠٠ جنيه عن كل يخت، وذلك مقابل الخدمات الإلكترونية المقدمة على المنصة الإلكترونية لليخوت المحلية، كما يتم تحصيل ٣٠٠٠ جنيه مقابل إنهاء إجراءات رحلة اليخت.

ويعد القرار إضافة إلى قرار رقم ٩٢٨ لسنة ٢٠١٨ والخاص بتسعير خدمات قطاع النقل البحري بالموانئ المصرية.

وصدر القرار بعد الاطلاع على قرار رئيس الجمهورية رقم ٥٧ لسنة ٢٠٠٢ بتنظيم وزارة النقل؛ وعلى قرار وزير النقل رقم ٩٢٨ لسنة ٢٠١٨ بشأن تحصيل مقابل الخدمات التي يقدمها قطاع النقل البحري واللوجستيات على أساس مبدأ التكلفة مقابل الخدمة المعدل بالقرار رقم ٢٨ لسنة ٢٠٢٢؛ وعلى قرار وزير النقل رقم ٧٥٤ لسنة ٢٠٢٣ بشأن اختصاصات ومسئوليات قطاع النقل البحري واللوجستيات؛ وبناءً على ما عرضه رئيس قطاع النقل البحري واللوجستيات اللواء رضا إسماعيل.

تعرف على أهم ١٠ محطات حاويات خلال العام الماضي على مستوى العالم



أصدرت شركة لويديز العالمية قائمة بأهم محطات الحاويات خلال العام الجاري، حيث تم اختيار عددا من الموانئ العربية والمصرية ضمن تلك القائمة.

وترصد " نافذة الملاحه " أهم ١٥ محطة حاويات خلال العام الجاري، وفقا للتقرير، حيث يعد تقرير شركة "Lloyd's List" من أكثر المصادر كفاءة واعتمادية في إصدار الإحصائيات والتقارير العالمية المتعلقة بصناعة الشحن والنقل البحري، ويتعاون الموقع مع مؤسسات عالمية ومعاهد بحثية لضمان أن تكون بياناته وتحليلاته متوافقة مع أعلى معايير الجودة والموثوقية، مما يجعلها معياراً قياسياً في صناعة النقل البحري بصفة عامة ومجال تداول الحاويات بصفة خاصة.

وبلغ إجمالي معدل تداول أهم ١٠ موانئ على مستوى العالم خلال العام الماضي نحو ٦٩.٣ مليون حاوية مكافئة، بزيادة ٠.٨٪ من ٦٨.٢ مليون حاوية في أداء الموانئ التي تم اختيارها في عام ٢٠٢٢، ليقترب أكثر من علامة ٧٠ مليون حاوية مكافئة.

كانت الموانئ الصينية الكبرى والموانئ في الشرق الأوسط هي التي تركزت فيها الحصة الرئيسية من النمو، حيث وصلت أول تلك الموانئ محطة ميناء شنغهاي ٤٩,١٥٨ مليون مكافئة، فيما احتلت محطة ميناء سنغافورة المركز الثاني بواقع ٣٩ مليون حاوية مكافئة.

واحتلت محطة ميناء نينغبو-تشوشان الصيني المركز الثالث حيث قامت بتداول ٣٥,٣٠١ مليون حاوية مكافئة، كما احتل ميناء شنتشن الصيني المركز الرابع بواقع ٢٩,٨٨٠ مليون حاوية مكافئة.

وذكر التقرير أن ميناء تشينغداو الصيني احتل المركز الخامس بواقع تداول وصل إلى ٢٨,٧٧٠ مليون حاوية مكافئة، بينما احتل ميناء قوانغتشو المركز السادس بواقع ٢٥,٤١٤ مليون حاوية، كما احتل ميناء بوسان الصيني المركز السابع والذي قام بتداول ٢٥.٣٥ مليون حاوية مكافئة.

فيما احتل المركز الثامن ميناء تيانجين الصيني والذي تداول نحو ٢٢,١٨٧ مليون حاوية مكافئة، بينما احتل ميناء دبي المركز التاسع والذي تداول ١٤,٤٧٢ مليون حاوية مكافئة، فيما احتل ميناء هونغ كونج المركز العاشر بواقع ١٤,٤٠٠ مليون حاوية مكافئة.

بينما احتلت ٩ موانئ عربية مراكز ضمن قائمة أفضل ١٠ محطة حاويات على مستوى العالم خلال العام الماضي، حيث احتلت ميناء دبي المركز التاسع بواقع ١٤,٤ مليون حاوية، بينما احتل ميناء طنجة المتوسط بالمغرب المركز الـ ١٩ بمعدل تداول بلغ ٨,٦١٤ مليون حاوية، فيما احتل ميناء جدة المركز ٣٢ وذلك بتداول بلغ ٥,٥٨٦ مليون حاوية.

كما احتل ميناء أبوظبي بالإمارات المركز الـ ٤ على مستوى العالم بواقع ٤,٩ مليون حاوية، فيما احتل ميناء شرق بورسعيد المركز ٤٧ عالمياً بواقع ٤,٤٣٨ مليون حاوية، فيما احتل المركزي ٥٢ ميناء صلالة بعمان بواقع ٣,٧٩٠ مليون حاوية، فيما احتل المركز الـ ٧ ميناء الملك عبدالله بالسعودية بواقع ٢,٩٢٩ مليون حاوية.

كما احتل ميناء الدمام المركز رقم ٨٢ حيث تداول نحو ٢,٣٠٥ مليون حاوية، فيما احتلت ميناء دمياط عبر شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع العامة لأول مرة في تاريخها المركز رقم ٩٠ بمعدل تداول بلغ ١,٩٦ مليون حاوية.

وحسب ترتيب الدول التي حققت معدلات أعلى، كانت الصين أكثر الدول تحصل على مراكز متقدمة، حيث كان بها ٢٥ محطة حاويات في أهم ١٠ موانئ على مستوى العالم خلال العام الماضي، بينما احتلت أوروبا نحو ١٣ محطة حاويات، بينما احتلت الولايات المتحدة بنحو ٨ موانئ واليابان بواقع ٥ موانئ، فيما احتلت تركيا ٤ موانئ وفيتنام بواقع ٣ موانئ بينما احتلت كوريا على ٣ موانئ.

ونص التقرير على أن الموانئ الأوروبية سجلت اسوء أداء حيث لا تزال القارة تعاني من الضغوط التضخمية وأسعار الفائدة المرتفعة والتأثير الاقتصادي الناجم عن الحرب في أوكرانيا.

كما أن منطقة الشرق الأوسط، قد سجلت أحجام الشحن نمواً في معظم أنحاء المنطقة، ولكن هذا النمو كان سائداً بشكل خاص بين الدول الرئيسية المصدرة للنفط، حيث لا تزال الجهود المتضاربة لتنويع الاقتصادات توفر طلباً قوياً على التجارة المنقولة بالحاويات.

وشهدت مراكز التصدير الضخمة في الصين استمرار نمو الأعمال، مع تنشيط النشاط التجاري بفضل الرفع الكامل للتدابير الحدودية طويلة الأمد المرتبطة بالجائحة خلال المراحل الأولى من عام ٢٠٢٣.

ميناء الإسكندرية تخفض رسوم تخزين السيارات الزيرو من ٤,٥ إلى ١,٥ دولار



قررت هيئة ميناء الإسكندرية تخفيض رسومها التي يتم تحصيلها عن تخزين السيارات الزيرو الترانزيت التي يتم استيرادها عبر الميناء، وذلك لتشجيع سفن الرورو على استهداف الميناء خلال الفترة المقبلة.

وحسب قرار هيئة الميناء رقم ٥٥٤ لسنة ٢٠٢٤ فقد تقرر أن يتم تعديل فئتي مقابل الاستغلال والتخزين عن السيارات الترانزيت الواردة الى الميناء وتحديد الجراج متعدد الطوابق لتصل الى ١,٥ دولار للسيارة في اليوم، وذلك بالنسبة للسيارات الملاكي أو الميني باص أقل من ٥ طن / الميكروباص / البيك (آب).

أشار تقرير عن هيئة الميناء إلى أن القرار جاء ضمن حزمة إجراءات يتم اتخاذها لتشجيع تجارة الترانزيت بميناء الإسكندرية.

وتابع أن القرار رقم ١٠٣٣ لسنة ٢٠٢١، والمنظم لتخزين السيارات بالميناء على ان يكون مقابل الاستغلال لتلك المركبات ٣ دولار يوميا للمركبة، بالإضافة الى مقابل التخزين ١,٥ دولار للمركبة يوميا.

وأشار إلى أنه تم الابقاء على باقي الفئات كما هي في قرار ٢٠٢١ حيث يتم دفع مقابل حراسة بواقع ١,٥ دولار للمركبة يوميا ومقابل خدمة الكترونية بواقع ٣,٤٨ جنيه مصري يوميا.

وكان ينص القرار على أنه جاء بعد الاطلاع على القانون رقم ٦١ لسنة ١٩٦٣ بإصدار قانون الهيئات العامة؛ وعلى القانون رقم ٦ لسنة ١٩٦٧ بإنشاء هيئة عامة لميناء الإسكندرية؛ وعلى قرار رئيس الجمهورية رقم ٢٣٩٣ لسنة ١٩٦٦ باختصاصات ومسئوليات الهيئة العامة لميناء الإسكندرية؛ وعلى قرار رئيس الجمهورية رقم ٥٧ لسنة ٢٠٠٢ بتنظيم وزارة النقل؛ وعلى قرار وزير النقل رقم ٤١٦ لسنة ٢٠١٩ بتعديل بعض أحكام القرار رقم ٤٨٨ لسنة ٢٠١٥.

كما صدر القرار بعد الاطلاع أيضا على قرار الهيئة رقم ١٥٢٥ لسنة ٢٠٢٠ بشأن تحديد فئات التاسب لتخزين السيارات الجديدة "الزيرو" بالجراج متعدد الطوابق بميناء الإسكندرية والمعدل بالقرار رقم ٢٥٨٦ لسنة ٢٠٢٠؛ وعلى قرار الهيئة رقم ١٠٣٣ لسنة ٢٠٢١ بشأن فئات التاسب عن السيارات الترانزيت الواردة إلى ميناء الإسكندرية بالجراج متعدد الطوابق؛ وعلى قرار مجلس الإدارة بجلسته الأولى المنعقدة بتاريخ ٢٠٢٤-٧-٢٤ والمعتمد من الفريق وزير النقل؛ وعلى ما ارتأيناه لصالح العمل.

وخلال يناير الماضي أكدت هيئة ميناء الإسكندرية، أنه تم تنفيذ تعريفة جديدة لتخزين سيارات الزيرو الواردة للخطوط الملاحية عبر الميناء، وذلك نحو توجهات الدولة لدعم تجارة الترانزيت، خاصة ترانزيت السيارات.

وأضافت هيئة الميناء في منشور صادر عنها للسوق الملاحية، أن الهيئة قامت بدراسة منح تخفيضات في أسعار تخزين السيارات وذلك بالنسبة لترانزيت السيارات فقط خاصة السيارات الزيرو.

ونص منشور هيئة الميناء على أنه تقرر أن يتم تقسيم التعريفة إلى شرائح، والتي تشمل الشريحة الأولى من ٥٠٠ - ١٠٠٠ سيارة على أن تمنح تلك الشريحة خصم قدره ٣٠٪.

أما الشريحة الثانية فتصل من ١٠٠١ إلى ١٥٠٠ سيارة وتحصل على خصم قدره ٤٠٪، بينما تكونم الشريحة الثالثة والتي من ١٥٠١ بدون حد أقصى بنسبة خصم تصل الى ٦٠٪.

وأكدت الهيئة أنها ستقوم بإجراء تقييم شهري لكل من التوكيلات الملاحية المعنية بهذا النشاط لتحديد الشريحة ونسبة الخصم الممنوحة على فاتورة التخزين وفقا لعدد السيارات الترانزيت "الزيرو" الواردة شهريا في ضوء التعريفة الجديدة.

وبالنسبة لتخزين السيارات الملاكي للجراج متعدد الطوابق فلم يتم تغييرها، حيث تصل قيمة تخزين السيارة ٥٠ جنيها في اليوم وحتى ١٤ يوما، وترتفع إلى ١٠٠ جنيه بدءا من اليوم الخامس عشر وحتى اليوم الحادي والعشرين، وتزيد إلى ١٥٠ جنيها بدءا من اليوم الثامن والعشرين وحتى اليوم الخامس والأربعين على أن تصل إلى ٣٠٠ جنيه إذا زادت مدة التخزين عن ٤٥ يوما.